



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 913

Bogotá, D. C., miércoles, 26 de julio de 2023

EDICIÓN DE 43 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 20 DE 2023

(marzo 22)

Primera Legislatura – 2022-2023

El día veintidós (22) de marzo de dos mil veintitrés (2023), siendo las diez y veinticuatro minutos de la mañana (10:24 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República se reunieron de manera presencial en el recinto de la comisión, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Solicita al Secretario hacer el llamado a lista para verificar el quórum.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente, buenos días, Comisión Sexta Constitucional Permanente. Haremos el primer llamado de lista.

Llamado a lista:

Contestaron los siguientes honorable Senadores:

Elías Vidal Julio Alberto,

Jaimes Cruz Sandra Yaneth,

Moreno Hurtado Gustavo Adolfo,

Quintero Cardona Esteban,

Ramírez Lobo Silva Sandra,

Trujillo González Carlos Andrés.

Señor Presidente, en el primer llamado a lista hay seis (6) honorable Senadores presentes, hay quórum deliberatorio. Señor Presidente, con su autorización, ¿me permite dar lectura en este momento, antes del orden del día, **de los citados e invitados de esta sesión quiénes están presentes, para confirmar y darle un informe ejecutivo a su señoría?**

Asistieron durante el transcurso de la sesión los siguientes honorable Senadores:

Castañeda Gómez Ana María,

Daza Guevara Robert,

Echeverri Piedrahíta Guido,

Flórez Hernández Alex Xavier,

Flórez Porras Pedro Hernando,

Guevara Villabón Carlos Eduardo,

Tamayo Tamayo Soledad.

En este momento, antes de la lectura del orden del día, **está citado hoy el Ministerio de Transporte, en cabeza del doctor Guillermo Reyes González, Ministro;** creo que un enlace ha informado que el Ministro viene en camino, en este momento se encuentra presente el señor ViceMinistro. Por parte de la Superintendencia de Transporte, la doctora Ayda Lucy Ospina, Superintendente...

Solicitamos respetuosamente a los citados, si se encuentran, por favor, ir ingresando al auditorio. Hay algunos Congresistas que no conocen a algunos funcionarios.

Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza, el Director General, se encuentra presente aquí. Por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, la doctora María del Socorro Pimienta Corbacho, Superintendente, se encuentra presente. Por favor, para que los honorables Senadores, la audiencia en general, algunos invitados y otros citados se confirman su asistencia, Superintendente de Industria y Comercio y el Director de la Aeronáutica. Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Brigadier General Javier González, Director, presenta excusa y ha delegado al Teniente Coronel Diego Edixon Mora Muñoz; no sé si el delegado de la DITRA se encuentra presente. Gracias. En esta proposición es importante siempre la presencia de lo que ha acontecido, por parte de la mesa directiva, la presencia de la Policía Nacional, por eso se invitó y se extendió la citación al Director de la DITRA, que generosamente ha enviado excusa y ha delegado al doctor *Diego...* al Teniente Coronel Diego Edixon Mora, el cual generosamente estamos esperando.

Invitados a este importante debate: la Contraloría General de la República ha delegado a la doctora Martha Marlene Sosa Hernández, Directora de Estudios Sectoriales, de la Delegada de Infraestructura; bienvenida, doctora Martha. Por parte de la Procuraduría General de la Nación se ha delegado al doctor Gabriel Eduardo del Toro, Procurador Delegado Preventivo y de Control de Gestión Primera para la Vigilancia Preventiva, bienvenido; al doctor Luis Ramiro Escandón Hernández, Procurador Delegado con Funciones Mixtas para la Conciliación Administrativa, bienvenido el Procurador. Por parte de IATA se ha solicitado estar presente a la doctora Paula Bernal, Presidenta, ha presentado excusa y está presente el doctor Marcelo Restrepo, por parte de IATA; gracias, doctor Marcelo. Por parte de Avianca, ¿se encuentra presente el doctor Adrián Neuhauser, Presidente y CEO?... –doctor Frederico– Se ha presentado excusa y está radicada en la Secretaría General, generosamente está el doctor Frederico Pedreira, Director de Operaciones y CEO. Por Viva Air, el doctor Francisco Lalinde, Presidente y CEO, ha presentado excusa y ha delegado a la doctora Catalina Rendón, Vicepresidenta de Viva Air, bienvenida.

Señor Presidente, en este momento se ha dado lectura de citados e invitados a este importante debate; si usted me lo permite, como ha dado la instrucción, para leer el Orden del Día.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Adelante.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día miércoles 22 de marzo de 2023,

Siendo las 10:00 a. m.

I

Llamada a lista

Señor Presidente, se ha llamado a lista y en este momento hay siete (7) honorables Senadores presentes; se establece que hay quórum decisorio. Registro la presencia desde hace rato del doctor Pedro Flórez.

II

Anuncio para discusión y votación de Ponencias para Primer Debate de Proyectos de Ley.

III

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor *Guillermo Reyes González*; a la señora Superintendente de Transporte, doctora *Ayda Lucy Ospina Arias*; al señor Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor *Sergio París Mendoza*; a la Señora Superintendente de Industria y Comercio, *María del Socorro Pimienta Corbacho*, y al señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Brigadier General *Wilson Javier González Delgado*, en cumplimiento de la Proposición número 06 de 2022.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*; a la Señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*; a los señores presidentes de Avianca, doctor *Adrián Neuhauser*; de Viva Air, doctor *Francisco Lalinde*, y de IATA, doctora *Paula Bernal*.

Proposición número 06 de 2022

Cítese a todas las aerolíneas de transporte de personas y carga, sus gremios y organizaciones, a la Superintendencia de Transporte, a la Aeronáutica Civil y a los concesionarios de todos los aeropuertos, para que informen sobre la difícil situación de los usuarios del transporte aéreo, informe relacionado de quejas, investigaciones, su regulación y resultados. Anexo cuestionario.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores *Pedro Hernando Flórez Porras*, *Sandra Ramírez Lobo Silva*, *Gustavo Adolfo Moreno Hurtado*, *Ana María Castañeda Gómez*, *Robert Daza* y *Sandra Jaimes*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 2 de agosto de 2022.

Cuestionario Anexo

Para el señor Ministro de Transporte, doctor Guillermo Reyes González:

1. ¿Cuáles son las acciones y facultades con las que cuenta el Ministerio de Transporte para llevar a cabo la protección de los pasajeros del sector aéreo?
2. ¿Cuál es el proceso para permitir la integración de aerolíneas en el país?
3. ¿Cuál es el estado financiero de todas las empresas de transporte aéreo a la fecha?, ¿en cuál o cuáles detecta alarmas de incumplimientos en la normatividad vigente?, ¿qué acciones preventivas y correctivas puede realizar el Ministerio para que las empresas cumplan la normatividad vigente y respeten los derechos de los usuarios aéreos?
4. ¿En qué consiste la práctica de empresas de transporte aéreo denominada “trabajo con recursos de pasajes futuros”? ¿esta práctica está ajustada a la normatividad vigente?
5. En virtud del control de tutela que le asiste: ¿cuáles han sido sus solicitudes a las diferentes entidades competentes en materia de transporte aéreo?, ¿en qué han consistido?, ¿cuáles son los derechos que se pretenden proteger?
6. ¿Ha realizado reuniones o mesas de trabajo que busquen soluciones para los pasajeros afectados con la decisión de suspender actividades por parte de la aerolínea Viva Air? En caso de una respuesta afirmativa, ¿cuáles han sido las conclusiones y compromisos frente a dicha problemática?
7. ¿Cuáles son los estados financieros y el monto de las deudas de la empresa de transporte aéreo Viva Air? En caso de liquidación, ¿cómo se protegerán los derechos laborales y prestacionales de los trabajadores de dicha aerolínea?
8. ¿A la fecha, cuáles aerolíneas operan sin sitios presenciales en donde presentar quejas o reclamos?
9. ¿Considera que los mecanismos existentes de protección a los usuarios del transporte aéreo hoy son suficientes para garantizar sus derechos como pasajeros?

Para la señora Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina Arias:

1. ¿En qué consiste la inspección, vigilancia y control que lleva a cabo la Superintendencia respecto de las empresas de transporte aéreo? Especifique: ¿en qué consiste la vigilancia subjetiva y cuáles facultades sancionatorias le otorga?, ¿cuál es la diferencia con la vigilancia objetiva?
2. ¿Cuáles son las acciones y controles que ha adelantado la Superintendencia respecto de las aerolíneas para prevenir la vulneración de derechos de los usuarios de transporte aéreo? Por favor, discrimine, específicamente, para

cada aerolínea y durante los años 2020, 2021, 2022 y lo corrido del 2023.

3. Por favor, indique el número de quejas y discrimine por clase de queja, frente a las aerolíneas por parte de los usuarios del transporte aéreo, para los años 2020, 2021, 2022 y lo corrido de 2023.
4. Por favor, indique, frente a las quejas presentadas, cuáles han sido las acciones y resultados por la Superintendencia obtenidos en procura de garantizar los derechos de los usuarios del servicio de transporte.
5. **¿Qué acciones ha llevado a cabo la Superintendencia para divulgar y efectivizar los derechos de los usuarios del transporte aéreo?**
6. **¿Existen oficinas físicas en los aeropuertos del país donde los usuarios del transporte aéreo puedan radicar sus peticiones, quejas o reclamos?**
7. **¿En qué consiste la medida de sometimiento a control emitida a través de la Resolución 705 del 3 de marzo de 2023?**
8. ¿A la fecha existe alguna investigación sancionatoria contra las aerolíneas Viva Air o Avianca?, en caso de existir, por favor explique: ¿en qué consisten?
9. ¿Cuáles prácticas de la aerolínea Viva Air, a la fecha, son objeto de investigación por afectar los derechos de los usuarios del transporte aéreo? Indique la fecha desde la que se están investigando.
10. ¿Cuáles prácticas de la aerolínea Avianca, a la fecha, son objeto de investigación por afectar los derechos de los usuarios del transporte aéreo? Indique la fecha en la que se están investigando.
11. ¿Cuáles son los efectos de las medidas de carácter administrativo o sancionatorias para que, las compañías de transporte aéreo garanticen la devolución de recursos para los usuarios del servicio de transporte afectados? Por favor establezca las medidas que se han tomado respecto de la suspensión de actividades de la aerolínea Viva Air.
12. ¿En qué consiste el proceso de reorganización empresarial propuesto por la Superintendencia de Transporte a la Superintendencia de Sociedades respecto de la suspensión de actividades de la aerolínea Viva Air? ¿Cuáles son los efectos respecto de los trabajadores de la aerolínea Viva Air que tendrá esa medida?

Para el señor Director de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza:

1. **¿Cómo es el mercado del transporte aéreo en Colombia? Indique la participación en el mercado aéreo por aerolínea. ¿Cuáles son las libertades del aire en Colombia? Para el periodo 2018-2023, indique el número de pasajeros y toneladas de carga,**

discriminando por operación doméstica e internacional; proveedores de servicio y tipo de servicio.

2. ¿Cuál es el inventario y el estado de la infraestructura para el transporte aéreo en Colombia?
3. **¿Cuál es la política tarifaria del transporte aéreo en Colombia?, ¿cómo ha sido la evolución del control y vigilancia de esta política?, ¿en qué consiste el sistema de libertad tarifaria en materia de transporte aéreo?, ¿qué consecuencias ha tenido este sistema en las quejas de los usuarios del transporte?, ¿existen medidas de razonabilidad y proporcionalidad que regulen este sistema de libertad tarifaria?, ¿cuáles son los factores que determinan la tarifa de los tiquetes aéreos? Desglose los componentes de precio de los tiquetes aéreos para trayectos nacionales e internacionales.**
4. Para el periodo 2018-2023 indique: ¿cuál es el comportamiento de los precios ofertados por las aerolíneas en Colombia? Discrimine en trayectos nacionales e internacionales.
5. ¿Cuáles son las solicitudes de integración que se han realizado en el periodo 2018-2023 y cuál ha sido la respuesta de la Aerocivil en cada una de ellas?
6. Respecto de la situación por la suspensión de operaciones de Viva air Colombia, ¿cuáles han sido las actuaciones de la Aerocivil? Anexar documentación.
7. ¿Qué tipo de controles realiza la entidad respecto del cumplimiento de los horarios de las aerolíneas, entre otros?

Para la señora Superintendente (e) de Industria y Comercio, doctora María del Socorro Pimienta Corbacho:

1. ¿Cuáles son las funciones de la Superintendencia, referidas a la prestación del servicio público de transporte aéreo?
2. En ejercicio de sus funciones, ¿cuáles son las acciones que realiza la entidad para promover los derechos de los consumidores de tiquetes aéreos?
3. ¿Cuál es el término promedio en que se falla un conflicto generado entre un usuario y la aerolínea o agencia de viajes?

Para el período 2018-2023:

- a. ¿Cuántas quejas y/o demandas ha recibido la Superintendencia relacionadas con el servicio de transporte aéreo? Discriminar por tipo de queja, sector, sentido del fallo, estado. Anexar las quejas por aerolíneas.
- b. ¿Cuántas de estas quejas desataron sanciones contra aerolíneas o agencias de viaje? Discriminar por tipo de sanción.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente,

Carlos Andrés Trujillo González.

La Vicepresidenta,

Sandra Yaneth Jaimes Cruz.

El Secretario General,

Jorge Eliécer Laverde Vargas.

Señor Presidente, he dado lectura al orden del día establecido por su señoría; si me permite hacer llamado a lista, para la votación nominal. Solicito respetuosamente a los asesores, unidades técnicas legislativas, notificarles a los honorables Senadores de la Comisión Sexta que hemos dado inicio a la comisión constitucional del debate en mención, para que, por favor...

Llamado a lista:

Castañeda Gómez Ana María	Daza Guevara Robert	Sí
Echeverri Piedrahíta Guido	Eliás Vidal Julio Alberto	Sí
Flórez Hernández Alex Xavier	Flórez Porras Pedro Hernando	Sí
Guevara Villabón Carlos Eduardo	Jaimes Cruz Sandra Yaneth	Sí
Moreno Hurtado Gustavo Adolfo	Quintero Cardona Esteban	Sí
Ramírez Lobo Silva Sandra	Tamayo Tamayo Soledad	Sí
Trujillo Andrés González Carlos		

VOTOS FAVORABLES 9

TOTAL VOTOS 9

Nueve (9) votos por el Sí, ha sido aprobado el Orden del Día leído, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Aprobado el Orden del Día leído, señor Secretario; continuemos con el Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente. Segundo punto: Anuncio para discusión y votación de ponencias para primer debate de proyectos de ley.

1. **Proyecto de ley número 73 de 2022 Senado, por medio de la cual se establecen los pasos de fauna como una estrategia para implementar acciones en las vías terrestres para la prevención y mitigación de atropellamiento y cualquier otro tipo de daños o desmejoramiento del bienestar animal por causa de la construcción en una determinada vía y se dictan otras disposiciones.**

Ponente: *Soledad Tamayo.*

2. **Proyecto de ley número 11 de 2022 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 8º de la ley 982 de 2005 y se dictan otras disposiciones.**

Ponente: *Guido Echeverri.*

3. Proyecto de ley número 30 de 2022 Senado, por medio del cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.

Ponente: *Guido Echeverri*.

4. Proyecto de ley número 21 de 2022 Senado, por medio del cual se incentiva la cultura y a los artistas en Colombia mediante la creación del Programa Arte al Parque y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Guido Echeverri*

5. Proyecto de ley número 104 de 2022 Senado, número 051 de 2022 Senado (Acumulados), por medio de la cual se dictan medidas para reducir el costo educativo del derecho de grado y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Carlos Andrés Trujillo*.

6. Proyecto de ley número 192 de 2022 Senado, por la cual se crea el bono escolar en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Esteban Quintero Cardona*

7. Proyecto de ley número 24 de 2022 Senado, por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012, y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte”.

Ponente: *Gustavo Moreno*.

8. Proyecto de ley número 225 de 2022 Senado, número 029 de 2021 Cámara, por medio de la cual se declara al trabajador bananero, al campesino platanero, y a la producción bananera y platanera y a la cultura gastronómica asociada al plátano y al banano como patrimonio cultural inmaterial alimenticio y nutricional de la Nación y se dictan otras disposiciones - Ley Manuel Rivas Palacios.

Ponente: *Pedro Flórez*.

9. Proyecto de ley número 142 de 2022 Senado, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, se modifica la Ley 599 de 2000 y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Pedro Flórez*.

10. Proyecto de ley número 365 de 2022 Senado, 042 de 2022 Cámara, por medio del cual se reconoce la importancia social, histórica y cultural del templo de san Juan Evangelista del municipio de Sampués, departamento de Sucre, y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Ana María Castañeda*.

11. Proyecto de ley número 183 de 2022 Senado, por medio del cual se prohíbe el uso de animales para la tracción de vehículos con fines turísticos.

Ponente: *Ana María Castañeda*.

12. Proyecto de ley número 196 de 2022 Senado, por medio de la cual se establece el mínimo vital de agua potable para la población de estratos 1 y 2.

Ponente: *Guido Echeverri Piedrahíta*.

13. Proyecto de ley número 392 de 2022 Senado, número 116 de 2021 Cámara, por medio del cual se establecen parámetros para el cobro de la expedición de las tarjetas y/o matriculas profesionales.

Ponente: *Sandra Yaneth Jaimes*.

14. Proyecto de ley número 004 de 2022 Senado, por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y se dictan otras disposiciones (Ley Guillermo Viecco).

Ponente: *Julio Alberto Elías Vidal*.

15. Proyecto de ley número 209 de 2022 Senado, por medio de la cual se incentiva el estudio de la programación en computadores, se promueve el acceso al nivel de educación técnica, se garantiza el internet en los establecimientos educativos y se dictan otras disposiciones.

Ponente: *Esteban Quintero Cardona*.

16. Proyecto de ley número 260 de 2022 Senado, número 132 de 2021 Cámara, por medio de la cual se establece la gratuidad universal en la educación superior pública y se dictan otras disposiciones - Ley de Matrícula Cero.

Ponente: *Alex Xavier Flórez*.

Señor Presidente, hemos anunciado dieciséis (16) proyectos de ley de ponencias radicadas ante este despacho, señor Presidente, y con su venia, para continuar con el orden del día establecido.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Adelante, Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

III

Citación al señor Ministro de Transporte, doctor *Guillermo Reyes González*; a la señora Superintendente de Transporte, doctora *Ayda Lucy Ospina*; al señor Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, *Sergio París Mendoza*; a la señora Superintendente de Industria y Comercio, *María Socorro Pimienta Corbacho*; al señor Director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Brigadier General *Wilson Javier González*, en cumplimiento de la Proposición 06 de 2022. Invítese al señor

Contralor General de la República, *Carlos Hernán Rodríguez*; a la señora Procuradora General de la Nación, *Margarita Cabello*; a los señores presidentes de Avianca y sus delegados, y de Viva Air y sus delegados. Leído el punto del orden del día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muy bien, saludar nuevamente a todo el equipo del Ministerio; el señor Ministro me pide lo excuse, está aquí dando una entrevista, pero vamos a dar inicio por solicitud expresa de la señora Vicepresidenta de la Comisión. Queremos iniciar hoy con una exposición que ella, con toda rigurosidad y juicio, ha querido preparar para abrir el debate, reiterándoles la bienvenida a todo el equipo del Ministerio de Transporte, al señor Ministro, al ViceMinistro, al señor Director, a la Superintendente también –que sé que está por ahí–, a todos los funcionarios que en esta mañana nos acompañan y, sobre todo, que en un momento muy importante para el país, cuando se ha generado esa zozobra en cuanto a lo que ha pasado con la aerolínea Viva y la decisión tomada el día de ayer por el Gobierno, en cabeza del Ministerio y de la Dirección del Aeronáutica Civil, de autorizar la integración con unos... sujeto a unos requerimientos definidos, que hoy la opinión pública y los colombianos conocerán. Entonces, señora Vicepresidenta, doctora Jaimes, tiene usted el uso de la palabra, para que iniciemos este debate de control político.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Bueno, muy buenos días, un saludo a los Ministros que están presentes, a los representantes de Gobierno, a los representantes de todo el servicio aéreo, a los compañeros... a los honorables Senadores. Primero, quiero señalar acá a todos los medios de comunicación que como Senadora electa es mi total obligación dar a conocer la verdad al pueblo colombiano, y es la obligación de todos los Senadores, que acá se develen las verdades y que acá... de todas las problemáticas del país. En ese sentido, mi intervención va a presentar todo el desarrollo de cómo ha sido el transporte aéreo en Colombia, pero la crisis que está viviendo en este momento el país en el servicio de transporte aéreo, pues son reiteradas las quejas, los abusos a los usuarios. Realmente el caos que tienen que vivir muchos usuarios por las arbitrariedades de muchas aerolíneas, conocidas por los Senadores, conocidas por el pueblo colombiano, a través de los medios; hoy es importante decantar esta problemática y realmente acá nos compete es favorecer al usuario y al pueblo colombiano, frente a tantas arbitrariedades. La situación que se ha dado en este momento con la aerolínea Viva, realmente, no tiene ni perdón de Dios, lo que hicieron con los usuarios; es lamentable la burla, es lamentable la arbitrariedad, el abuso, como dejaron a muchos pasajeros, a más de

mil pasajeros, en una incertidumbre, sin entrar a conocer los casos. Yo solicito, por favor, me puedan proyectar las diapositivas y espero que el pueblo colombiano, hoy está enterado que esta Comisión Sexta, que es la que tiene que ver con todo el tema de transporte, está del lado del pueblo colombiano, y hoy nos solidarizamos y enviamos un saludo muy fraterno a todas las víctimas y a todos los usuarios que han sido víctimas de las decisiones de la aerolínea Viva.

El transporte, como es conocido por todos, el transporte aéreo, sigue consolidándose como un factor fundamental de crecimiento económico, motor de desarrollo y fortalecimiento del turismo en el país. Hoy el incremento de usuarios del transporte aéreo se ve y se nota que crece, crece la oferta y crece la demanda, porque muchos usuarios toman este transporte. En términos porcentuales, el incremento en el transporte de pasajeros alcanza el 101.8% en el primer semestre del presente año 2022; esto es un poco más del doble en comparación con el mismo periodo del 2021. Miremos ahora la participación del mercado de las aerolíneas en Colombia en el año 2022: Vemos cómo Avianca tiene el 32.06% y otras el 19.99%; Latam, el 17, y Viva, el 15.04%, y así las demás, Wingo, Easyfly, Ultra, porcentajes bajos. De producirse un proceso de integración, el 47% de todo el mercado quedaría en cabeza de una sola aerolínea, óigase bien, dejando en una posición dominante y de abuso frente a los usuarios, y hoy es lo que queremos mirar, esto es premeditado, esto es armar un monopolio en el mercado, porque si dos aerolíneas que tienen hartos porcentajes se unen, por supuesto, quedarán en una posición dominante, vamos a ver un monopolio, donde, muy seguramente, muy seguramente, habrá prácticas anticompetitivas de dominio y de competencia desleal. ¿Y quiénes son los que sufren? Pues los usuarios, ¿quiénes?, pues el pueblo colombiano, que hoy ha sido burlado por la aerolínea Viva.

Que el pueblo colombiano se entere cómo se establecen las tarifas de transporte aéreo, claro, aquí hay que señalar que esta tarifa... la autoridad aeronáutica no interviene en la fijación de los precios de tiquetes aéreos, entonces ¿cómo ha sido la trayectoria?, ¿cómo es que estas tarifas se dan?, ¿por qué hoy hay abusos con los usuarios?, ¿por qué las aerolíneas colocan los precios que se les da la gana?, que hoy pueden estar abajo y mañana, irrisoriamente, puede estar alto: la gente accede a veces por necesidad y por situaciones. **Sí hay un abuso que hoy se ve develado en las tarifas. Se inició con el tema que se llamaba “intervención total”, que era una tarifa única semestral, se pasó a la libertad vigilada, que era una banda tarifaria, y llegamos a la libertad total, que es la liberación del máximo, es decir, en este momento se eliminó el nivel máximo de las tarifas aéreas que sobrevivía de la regulación en el sistema, y entonces las aerolíneas pueden fijar libremente sus tipos y clases de tarifas,**

y ahí es donde se inicia el abuso a los usuarios de transporte aéreo. Ahora, ¿cuáles son las instituciones que deben defender a los usuarios, que deben estar atentas a las quejas, que deben resolver las situaciones, que realmente los usuarios del servicio de transporte aéreo sientan que hay un gobierno que los escucha y que atiende y que regula? Está la Superintendencia de Transporte, por supuesto, ¿cuál es la función relevante de la Superintendencia de Transporte? Adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por fallas en la debida prestación del servicio. Está la Superintendencia de Industria y Comercio: conocer en forma privativa de las reclamaciones o quejas por hechos que afectan la competencia de todos los mercados nacionales. La Aeronáutica Civil, doctor París: dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo; realizar el control previo a integraciones empresariales que se lleven a cabo, ¡ojo!, realizar el control previo, previo, de integraciones empresariales que se lleven a cabo entre explotadores de aeronaves, mediante las formas expresamente establecidas en la ley; quiero señalar acá este punto, porque es que aquí se ve que la Aeronáutica debía realizar un control previo de integraciones empresariales; entonces a nosotros no nos vengan a decir acá que esa era una integración que no se había dado en la realidad, porque ya en la realidad se había dado; quiero que eso le quede claro al pueblo colombiano, porque son engaños, mentiras, falacias.

La falta de competencia es una de las numerosas quejas por el servicio, es decir, un usuario del servicio de transporte aéreo cuando es víctima de una arbitrariedad no sabe a dónde acudir, doctor París; es necesario que en los aeropuertos haya representación de las instituciones del Estado, donde se atiendan las quejas de los usuarios; una persona queda desprotegida, queda, realmente, en un momento que no tiene para comprar otro tiquete, queda que realmente no sabe para dónde... y eso genera unas afectaciones, por supuesto, económicas, psicológicas, afectivas. Mucha gente tiene que ir a un vuelo urgente porque tiene que ir a un sepelio, a una fiesta familiar, a cumplir un compromiso laboral, y queda ahí, ¿y quién asume la responsabilidad? Nadie, entonces esa falta de competencia. Tenemos 57.460 quejas, todas de transporte; óigase bien acá a los representantes del Gobierno, aunque soy de bancada de Gobierno, hoy mi sentir es con los usuarios del transporte aéreo y estamos en un 'Gobierno del cambio', donde queremos que acá realmente se respeten los derechos de los colombianos, no más arbitrariedades. 57.460 quejas, y óigase bien, el 73% de las quejas, de la masa de quejas, son del servicio de transporte aéreo, el 73%; el 48.41% de las quejas recibidas en la Superintendencia de Transporte son contra las aerolíneas que hoy se encuentran involucradas en el proceso de integración, es decir, contra Avianca y Viva; Avianca tiene 29.16% de quejas y Viva tiene

el 19.25%, y esto para los que no ponemos las quejas, porque precisamente, doctor París y señor Ministro de Transporte, se hace necesario una oficina dentro de los aeropuertos, sea pequeña o sea grande, para que el usuario sepa adónde acudir y se le resuelva su situación. Sumado a esto, por supuesto, al sumar estos dos porcentajes que acabo de mencionar, da un 37% de quejas de estas dos aerolíneas, entonces pregunto, y lo mismo que dijimos en el debate, si hay este gran número de quejas, 57.400 quejas y el 73% son de todo el tema de transporte aéreo, quiere decir que sí hay una problemática social y que aquí esta Comisión tiene la obligación de que la revisemos a fondo, para darle solución al pueblo colombiano, que es el afectado.

¿Cuáles son los motivos de las denuncias más recurrentes por los usuarios de transporte aéreo? Reembolsos 37.99%; cancelación de vuelos, 16.78%; expedición de tiquetes, cambios en la reserva por el usuario, presentación del pasajero, negación de embarque, cobro de equipaje, tratamiento al pasajero, pérdida de equipaje; son un sinnúmero de motivos de denuncia hoy de los usuarios, ¿y a quién? A nadie, porque finalmente el usuario está solo; mientras acude a una de las entidades antes mencionadas es un proceso donde no se le resuelve de inmediato. Se queja un 26.67% de cancelación y demora de vuelo, teniendo como resultado, motivo... sea el reembolso con un 37.99, es decir, el que se queja por demora y el que se queja por cancelación, ¿qué espera?: un reembolso, esto equivale a un 37.99% del porcentaje de quejas. Entonces sí hay un problema, sí hay arbitrariedad contra los usuarios. Vamos a mirar un histórico de cómo ha sido el comportamiento acá: Tenemos que en el 2019 al 2023 fueron 7.092 casos de cancelación de vuelos; demora en vuelo, 4.183, para un total general de 11.275, eso es del 2019 al 2023; motivos de denuncia son quienes se atreven a poner la denuncia, y esto es una invitación al pueblo colombiano a que debemos denunciar, porque sabemos que como eso es dispendioso, agotador, que cansa, la gente no lo hace, pero lo necesitamos, porque aquí tenemos unos porcentajes, pero tenemos también un igual porcentaje de gente que no denuncia, porque son muy dispendiosos los procesos de denuncia y las respuestas no son inmediatas.

Entre 2019 y 2022 las denuncias por cancelación de vuelo aumentaron en un 169.6%, señores, medios de comunicación, escuchen bien, ¡entre 2019 y 2022 aumentaron en un 169.6%! para el mismo periodo las denuncias por demora en vuelos aumentaron en un 117.6%. Desde el 25 de mayo del 2019 con corte al 23 de 2020, o sea, esta vigencia, se han iniciado un total de 93 investigaciones administrativas en el modo aéreo, en donde... en un total de 93 investigaciones administrativas en el modo aéreo se han impuesto multas por estos incumplimientos, pero obviamente no cubren la totalidad de las denuncias que los usuarios hoy han

instaurado, es decir, que podemos decir que hay una prestación pésima del servicio de transporte aéreo. Según los datos de la Superintendencia de Industria y Comercio de aerolíneas, entre 2018 y 2022 recibió un total de 14.952 demandas, con un incremento del 41.1%; ¿será bueno el servicio?, ¿será que los colombianos realmente hoy reciben un servicio aéreo de transporte aéreo idóneo y de calidad eficiente? Ahora hablamos de fallos de la Superintendencia de Comercio: respecto a los fallos de la Superintendencia de Comercio, en total se han proferido 6.992 fallos a favor del consumidor, a favor del usuario, pero ¿cuánto desgaste para un usuario, para obtener un fallo a favor?, porque no es sencillamente ir, tiene un desgaste tanto económico, físico, emocional, psicológico adelantar un procedimiento, para que le sea reconocido su fallo a favor. De estos 6.992 fallos a favor del consumidor, de los cuales 3.333 son por aerolíneas, teniendo como resultado el sentido del fallo a favor del consumidor el 68%, es decir, 2.256.

Ahora, el tema que nos concita hoy: la Aeronáutica Civil dio a conocer un comunicado, una resolución, donde avala la integración de estas dos aerolíneas, y frente a esto yo sí tengo mis observaciones y reproches: aquí hay una indebida integración empresarial entre Avianca y Viva Air y eso ha traído unas consecuencias graves; aunque a la aerolínea, de pronto, no le importó los más de 1.000 usuarios, a esta Comisión Sexta sí le importa, porque hubo unas consecuencias: la suspensión intempestiva en la prestación del servicio público de transporte aéreo, por parte de Viva Air, burlando a los usuarios. ¿Por qué es una indebida integración entre Avianca y Viva Air? Porque en la práctica hubo una integración previa, antes; este proceso lo hicieron antes ellos, ¿y qué se entiende por una integración empresarial? Se configuró una integración porque no es necesario establecer la influencia del ejercicio materialmente, basta con acreditar que existe la posibilidad de ese ejercicio y lo hubo, y lo hubo y voy a demostrar acá por qué lo hubo. ¿Por qué hay una indebida integración? –Y honorable Senadores, esto no lo debemos dejar pasar ni aceptar– Hubo una indebida integración empresarial entre Avianca y Viva Air por los siguientes motivos: Avianca pertenece a Holding Investment desde el 31 de marzo de 2022. Viva Latinoamérica, actualmente REXSOS era controlante de Viva Air y Viva Perú; el 28 de abril de 2022 –tengan muy claras estas fechas– Viva Latinoamérica, actualmente REXSOS, separó los derechos políticos y los derechos económicos sobre las compañías, y qué casualidad, eso lo hizo el 28 de abril, pero el 29 de abril de 2022 Holding Investment, a donde pertenece Avianca, que es la controlante de Avianca, adquirió las acciones de Viva Latinoamérica, actualmente REXSOS, por lo tanto, también adquirió indirectamente el 100% de los derechos económicos derivados de las acciones de Viva Air, entonces no nos vengan a meter los dedos a la boca, esta integración se

dio en la práctica y hoy lo que buscaban era que se avalara, y engañaron al pueblo colombiano y lo maltrataron y lo dejaron ahí tirado, a los usuarios, haciéndoles creer que había una crisis económica, entonces 100% de los derechos económicos derivados de las acciones de Viva Air y 100% de los derechos económicos derivados de las acciones de Viva Perú; indebida integración empresarial entre Avianca y Viva Air, y lo repito y no me voy a cansar de repetirlo, es una indebida integración. De las rutas de ida y vuelta en las cuales competían, previo a la integración, Avianca y Viva Air, ostentan más del 56% de la participación del mercado, es decir, posición dominante los dos, unidos los dos; en el total de rutas que operarían conjuntamente, 63 rutas ida y vuelta, abarcarían más del 40% del mercado, posición dominante; en la mayoría de las rutas internacionales ida y vuelta identificadas se consolida una participación del mercado superior al 50%, es decir, ellos ya tenían unos acuerdos.

Avianca con Viva Air tienen el 69% de ocupación de los *slots*; los *slots* son los turnos, los horarios en este aeropuerto, lo que podía llevar a limitar el uso de infraestructura de otras aerolíneas y de otros operadores... y otras aerolíneas. Intempestiva e inescrupulosa suspensión de actividades por parte de Viva Air, porque aquí nos duele lo que pasó con los usuarios, y avalado. Acá ellos en una comunicación que conoce la SuperTransporte, no se notifica, esto fue una comunicación que ellos emitieron: “Consecuencias para los usuarios: No se notificará personalmente a ningún pasajero”, es decir, que queden a la deriva, ‘no nos importa lo que le ocurra al usuario’, pero a nosotros sí nos duele lo que pasó. No se contempla por el momento entrega de compensación a ningún pasajero, lo dijeron ellos, es decir, ningún reconocimiento económico. Las personas que prestan sus servicios en el aeropuerto hacen parte de la sociedad de marca comercial TALMA, acreedores de la aerolínea, y a quienes se les recomendó por seguridad el retiro de los aeropuertos, es decir, a muchos empleados les dijeron “se van ya”, se van porque no vamos a atender al público, y también los lanzaron a la deriva, sin reconocerles sus derechos laborales, que ese es otro tema que vamos aquí a tratar. “Por la crisis financiera actualmente no hay medios materiales para cumplir las obligaciones asociadas al contrato de transporte”; mentiras, ahí no había una situación económica. Intempestiva e inescrupulosa suspensión de actividades por parte de Viva Airlines: **más de mil pasajeros se afectaron, pero, oye, no tienen vergüenza, qué irrespeto; Colombia**, señores Senadores, el mismo día 27, que suspenden, el 27 de febrero, que suspenden sus actividades, venden 5.750 tiquetes, el mismo 27 de febrero; por favor, esto es una burla, es grotesco con el pueblo colombiano, con los usuarios. Esto también conlleva a la afectación de más de 1.000 empleos directos y 5.000 empleos indirectos, y acá me permito presentar mis peticiones a los Ministros,

al Director de la Aeronáutica, a los honorables Senadores: Primero, como Senadora de la bancada del Pacto Histórico, y vuelvo y reitero, nosotros estamos acá para develar las verdades, exhorto a todas las autoridades competentes a que se revise el tema de las libertades en nuestro país, a fin de fortalecer la competencia, que funcione para los usuarios, quienes a diario son sujetos de abusos en las tarifas.

A lo largo del debate ha quedado absolutamente claro que es el usuario quien enfrenta el peso de esta libertad total, respecto de las tarifas en el transporte aéreo. Las quejas y denuncias con el paso de los años se han incrementado, pese al aumento generalizado de pasajeros, ¡qué contradicción!, a más pasajeros, más incremento de las tarifas, toda vez que este servicio es esencial, pero presenta grandes fallas en detrimento del usuario. Existe, y esto sí lo quiero dejar claro, señores medios de comunicación, existe una indebida e ilegal integración entre Avianca y Viva Air que debe sancionarse e investigarse. Existen prácticas de competencia desleal entre Avianca y los demás actores del sector de transporte aéreo, que deben investigarse y también, de ser necesario, sancionarse, señor Ministro de Transporte y doctor París, y acá también exhorto, no está, porque este tema no lo habíamos planteado, a la Ministra del Trabajo, el Ministerio del Trabajo debe ocuparse, señor Presidente de esta Comisión, el Ministerio del Trabajo debe ocuparse de analizar la situación laboral de los empleados de estas compañías, y de cuantificar las afectaciones por las decisiones intempestivas, y las entidades gubernamentales deben tener una mayor cercanía con la comunidad. Y solicito también que se abra un espacio en los aeropuertos para el usuario y que sus quejas sean solucionadas *ipso facto*. Muchas gracias, Sandra Jaimes.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, doctora Jaimes, Vicepresidenta de la Comisión, y le agradecemos abrir usted el debate y hacer una exposición, no solo de sus preocupaciones, sino de las preocupaciones de los colombianos en cuanto al tema que nos ocupa, la integración de Viva y Avianca anunciada por el Gobierno, por el señor Ministro, el día de ayer. Secretario, vamos a darle la palabra primero al señor Ministro de Transporte, para que él, muy seguramente en su intervención, despejará muchas de las dudas que tienen los Senadores y, sobre todo, la opinión pública; luego al señor Director de la Aeronáutica y a los superintendentes que fueron citados. Señor Ministro, doctor Guillermo Reyes, bienvenido a esta su Comisión Sexta del Senado, donde lo acogemos con cariño, con afecto y, sobre todo, hoy nos da usted una buena oportunidad a través de la Comisión Sexta del Senado de contarles a los colombianos esa importante decisión, que de manera directa afecta a todos los colombianos, porque ha habido no solo una gran incertidumbre

sino una preocupación generalizada, porque el transporte aéreo es una prioridad y lo animamos a seguir adelante en esa importante tarea, y yo creo que hoy usted le envía un mensaje de tranquilidad al país y, sobre todo, con la tranquilidad de que será una integración supervisada, acompañada y, sobre todo, con el cumplimiento de unos requisitos, que usted ya no solo le ha contado a la opinión pública y hoy nos contará también a la Comisión Sexta; doctor Guillermo, saludo especial y bienvenido a su Comisión Sexta del Senado.

El Ministro de Transporte, doctor Guillermo Reyes González:

Muy estimado Presidente, muchas gracias, me siento muy contento, hacía mucho que quería venir a conversar con ustedes; a la Senadora Sandra Jaimes, mi respeto, muchas gracias por citar el debate, creo que esto le hace bien al país, y como la decisión de la integración que tomó la Aeronáutica, pues no todos están de acuerdo, y eso es sano en una democracia. Quiero saludar a todos y cada uno y cada una de ustedes, me da mucho gusto, a cada uno, como lo hice personalmente, verlos, saludarlos y venir a poner la cara en nombre del “Gobierno del Cambio” del Presidente Gustavo Petro. Me acompaña mi equipo: la Viceministra María Constanza García, el ViceMinistro Eduardo Enríquez, y nos acompaña un grupo de excelsos funcionarios, como el doctor Sergio París, Director de la Aeronáutica Civil –**¿quién le puede cuestionar a alguien con 27 años al servicio de una institución, conocer el sector aeronáutico más que él?**–. Está la Superintendente de Transporte, la doctora Ayda Lucy Ospina, está también la Superintendente de Industria y Comercio y su delegado, y venimos pues a compartir algunos temas. Yo quisiera, Presidente, primero anticiparle que a la una (1) de la tarde yo me tengo que ausentar del recinto, tengo una reunión muy importante, no es que esta no sea importante, es más importante que todas, sino es una citación de hace un mes del Embajador de los Estados Unidos y un grupo de embajadores por varios temas que tienen que ver con nuestro sector, pero aquí estoy y aquí se quedarán, si el debate pasa de la una de la tarde, los viceMinistros.

Creo que hay varios temas que conversar, Presidente, agradeciendo su invitación, sus palabras de introducción y su afecto, que sabe usted que está más que correspondido; agradecerle a los medios que están acá, yo digo que esa tarea de informarles a los colombianos y en este caso darles tranquilidad de que el sector del transporte aéreo tiene funcionarios comprometidos, que sienten la causa de los usuarios, de los pasajeros, de nuestras agencias de viajes, es importante, y decirles a muchos que con decisiones como la que tomó ayer con valentía, con sabiduría, la Aeronáutica, para muchos, Senadora Jaimes, a pesar de que tengamos algunas discrepancias, que son sanas, le da una luz al final del túnel y ya voy a explicarle. Quiero empezar, como por

hacer referencia, con un par de temas, de los cuales usted hizo una muy buena presentación, muy preparada, como lo es usted, Senadora: se refiere, y el primer tema, a las tarifas: hace 2 días estaba en una gira por el sur del Cesar y algunas personas me dijeron: ¿Puede creer? Un tiquete a Valledupar, para el Festival Vallenato, Senador, que sé que a usted le gusta mucho ir al festival, vale 4 millones y medio; y esta mañana, una de las emisoras que me entrevistó me dijo: “Mientras que un viaje a Miami vale un millón de pesos por trayecto”. La respuesta obedece a múltiples razones: la primera, mientras que a Miami van 10 aerolíneas, a Valledupar no va sino una, que es Avianca. Cuando uno no tiene sino una aerolínea que opera en un aeropuerto, pues tiene que someterse a las tarifas, y en una estructura como la que tiene nuestro sector aéreo, nosotros tenemos libertad tarifaria: desde la Resolución número 904 de 2012 la Aerocivil implementó un sistema que llamamos “de libertad total”, que, por supuesto, tiene controles, tiene vigilancia por parte de la Superintendencia de Transporte, y en lo que hace su competencia la Aeronáutica Civil, que puede eventualmente hacer controles sobre las mismas. **¿Cómo baja uno esas tarifas? Teniendo más aerolíneas, ¿y cómo logra uno tener más aerolíneas? Primero, pues tiene que tener más oferta; segundo, otras aerolíneas han dicho:** “yo no opero Valledupar, porque no va al 100% sino al 65”, mientras que aerolíneas, como en ese caso Avianca, dicen: “yo le apuesto a volar a ciertos territorios donde otros no lo hacen”.

Entonces, el tema del control y la libertad tarifaria, pues, como lo establece el reglamento aeronáutico que rige nuestro sector de transporte aéreo es un mercado... es un sistema donde es el mercado el que determina las tarifas y todo sabemos bien, Senadora, que cuando uno quiere comprar un tiquete económico, tiene que comprarlo bajo ciertas condiciones: la anticipación, la fecha, la hora, el momento en que se compra, y eso le permite oscilar o jugar, como dicen algunos, con que la tarifa baja o sube. Para definir el costo de los tiquetes de las aerolíneas hay cuatro (4) factores que en Colombia afectan el valor de un tiquete:

El primero, la oferta y la demanda; como lo decía ahora, con qué anticipación compra el tiquete, con qué tiempo de permanencia o más bien, qué permanencia voy a tener en el lugar a donde voy; la estadía y las fechas del viaje, pues quien va a comprar un Festival Vallenato, sabe desde el año anterior que los tiquetes son muy costosos; si uno va a ir en Semana Santa a viajar, sabe que los tiquetes están en el tope, ¿qué tiene que hacer? Viajar antes o someterse a hacerlo por otros medios de transporte; la estadía, el tiquete, la posibilidad de que sea reembolsable y cuántas sillas disponibles se tienen, así funciona en muchas cosas, incluyendo, por ejemplo, en los espectáculos públicos. Segundo factor, los costos asociados a la operación: una de las cosas,

honorables Congresistas, que afecta el costo de un tiquete, y sé que la Senadora Sandra Jaimés lo conoce muy bien, le hemos pedido al Congreso, hemos avalado la solicitud de las agencias de viajes, de los usuarios, hoy tenemos desde el 1° de enero una reducción entre el 26 y el 33% en el flujo de pasajeros, ¿y qué afecta eso? Primero, que se incrementó el IVA del 5 al 19%; tenemos una reunión esta tarde con el Ministro de Hacienda, para que considere la posibilidad de volver a la tarifa del 5%, esa es una medida que volvería a generar un mayor número de viajeros. La segunda, el tema de los costos que tienen que ver con el *leasing* de los aviones, la depreciación de los equipos y los costos: costos administrativos, costos financieros, costos de personal, costos de mantenimiento, y uno que también lo hemos conversado con ocasión del Plan de Desarrollo, Senadora Jaimés, en la gasolina: la gasolina tiene un impuesto que hace que, como lo irá a comentar ahora nuestro Director de la Aeronáutica, que el costo de los tiquetes sea muy elevado. Dos temas sobre los cuales hay iniciativas en la Ley del Plan de Desarrollo.

Tercer elemento, factores asociados a las regulaciones tributarias: Uno, ya decía, subimos del 5 al 19% el IVA; dos, todo lo que tiene que ver con las tasas aeroportuarias, tenemos una tasa de 20.000 pesos en vuelos nacionales, o de 45 dólares en vuelos internacionales, pero tenemos más impuestos: Tenemos un dólar de cada tiquete para Bienestar Familiar, un dólar para apoyo al turismo, como está en el proyecto del Plan Nacional de Desarrollo, y otros tributos que afectan los costos de los tiquetes.

Y cuarto, lo que tiene que ver con costos asociados a la infraestructura aeronáutica. Para definir el costo de los tiquetes entonces entre aerolíneas, digámoslo, en conclusión, nosotros estamos sometidos a una libertad tarifaria, que es la que rige el tema de por qué un tiquete vale lo que vale en Colombia. En el tema del costo del combustible pasó del 20% del año anterior a un 41% este año; en San Andrés, por ejemplo, decían el Gobernador y los Congresistas del archipiélago que están muy preocupados porque además el costo de la gasolina en la isla es mucho más alto que en muchos lugares, e increíblemente cuando uno va a tanquear un avión en el aeropuerto de La Tebaida en el Quindío, es más cara la gasolina que lo que vale en Pereira, y el de La Tebaida es más caro que lo que es en Pasto, entonces hay un problema de regulación sobre el cual está trabajando Ecopetrol con la Aeronáutica y el Ministerio de Transporte, para nivelar los precios.

La tasa de cambio es un factor que afecta muchísimo; todas las operaciones, Senadora, en el sector aeronáutico se hacen en dólares: Cuando el dólar sube, la operación a cargo de las aerolíneas pues se sube. La inflación: Nosotros tenemos una inflación para 2023 o de 2022 a 2023 del 13.12% y una devaluación del 20.8%; eso

pues obviamente ha generado la situación de las tarifas de los tiquetes. Nosotros, como Ministerio de Transporte, junto con la Aeronáutica Civil, para controlar la fluctuación de los precios de los tiquetes aéreos, pues digamos, lo primero, lo único que podemos hacer con un sistema de libertad tarifaria es hacerle seguimiento, es, en las reuniones con las aerolíneas, determinar el porqué de los incrementos y, por supuesto, necesitamos más aerolíneas, entre más competencia hay, hay menores precios en los tiquetes. Nosotros, en esa función de seguimiento, utilizando la información de la Aerocivil, que recibe de las aerolíneas en una muestra aleatoria del 10% de los tiquetes vendidos, se hace una estadística para determinar el tema de los valores de los tiquetes que cobran las aerolíneas, pero es básicamente, Senadora, la nuestra una función de seguimiento y quien más ejerce función sobre el tema de los tiquetes, como lo explicará ahora, es la Superintendente de Transporte y en lo suyo la Aeronáutica Civil.

Para mitigar todos los efectos de lo que son los retrasos, las demoras en los vuelos, que tanto daño nos hacen a todos, porque igual que todos los mortales, aún los Ministros, viajamos en un vuelo comercial; por regla general nos sometemos a perder un vuelo, a que el vuelo no sale, a que la calidad del servicio es desastrosa, a que las condiciones de algunas aeronaves no son las mejores, pues buscamos que con nuestras autoridades podamos ejercer un control, usted planteaba algo, Senadora Jaimes, como lo plantearon en la Cámara, en la Comisión Primera, hace dos semanas, y es cómo podemos ayudarles a los pasajeros a que tengan en los aeropuertos un alma caritativa que los escuche y los ayude. Nosotros debemos informarles que tanto la Superintendencia de Industria y Comercio, cuando arranca la crisis de Viva, colocó en las 19 principales terminales de transporte aéreo una persona que atendía las demandas de los pasajeros y, a su vez, la Superintendencia de Transporte hizo lo propio, sin dejar de lado que la Aeronáutica Civil tiene sus funcionarios, que permanentemente hacen presencia en los aeropuertos. A raíz de ese debate que se hizo y de esta recomendación que usted hace, Senadora, hemos fortalecido la presencia de una oficina, que sea una especie mixta de servicios entre la Superintendencia de Industria y Comercio y de Transporte, para coadyuvar la tarea de escuchar, de ayudar a un pasajero que es afectado por cualquiera de los contratiempos en un vuelo.

En cuanto a los derechos y deberes de los usuarios del transporte, el RAC, esto es el régimen pues normativo que rige el transporte aéreo en Colombia, establece en el artículo 3, punto 10, apartes que especifican los derechos y deberes que tienen los usuarios del transporte y hay lo que se llaman compensaciones, lo que pasa es que nuestros usuarios de transporte no saben muchos de ellos cuáles son los derechos que tienen; nosotros siempre les insistimos

que hay un numeral en el sector transporte para transporte fluvial, aéreo, terrestre y para el poco servicio férreo que tenemos, que va a crecer en este Gobierno, es el numeral 767, donde los pasajeros afectados tienen todo el derecho a hacer sus reclamos y a que los mismos sean atendidos a través de las entidades competentes. Pero nosotros tenemos compensaciones por demoras, por cancelaciones, por sobreventas y por pérdidas de equipajes, entonces cuando a uno el equipaje no le llega, pues debe saber que tiene unos derechos, lo que pasa es que si uno lee el tiquete o el contrato de transporte, que ya no era como en el pasado, cuando uno volaba le entregaban un tiquete físico, que traía como 10 hojas de derechos y deberes, hoy uno simple y llanamente pago un tiquete por Internet y sale el pasabordo y punto, pero no lee cuáles son los derechos que tienen los usuarios. Hay un grupo de intermediación de la Aerocivil, que hace acompañamiento a los usuarios en nuestros aeropuertos; la SIC atiende y asesora en la interposición de las demandas, quien demandó, gran parte de los pasajeros que fueron afectados de Viva a raíz de la suspensión de operaciones, fue la Superintendencia de Industria y Comercio, y con lujo de detalles lo ha hecho, aquí no hay un colombiano ni un extranjero de Viva que no diga que no recibió atención y casi que personalizada. La Superintendencia de Transporte, que dicho sea de paso, pronto vendremos acá, y responde también a un comentario que hace nuestra Senadora Sandra, nosotros tenemos la Superintendencia menos poderosa, menos fuerte, con menos atribuciones, más débil en competencias, es la Superintendencia de Transporte; nosotros estamos terminando de preparar un proyecto de ley en el que va a ir el tema de las plataformas en la prestación del sistema de transporte, buscamos fortalecer y dotar de herramientas a la Superintendencia, para ejercer, si lo hace bien ahora, mucho mejor a como lo hace. la Superintendencia atiende todas las reclamaciones de los usuarios del transporte aéreo, terrestre, fluvial, todos, en una función de naturaleza administrativa sancionatoria, yo les decía esta mañana, y a ustedes les comparto que la decisión que tomó ayer y notificó hoy la Aeronáutica Civil, es una decisión respecto de un negocio empresarial entre dos empresas, pero eso no es óbice para que las investigaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio sigan, las de la Superintendencia de Transporte, que se dispone a tomar medidas, como ya tomó la del control administrativo sobre Viva, y las denuncias penales que nosotros interpusimos ante la Fiscalía, sigan su curso; una cosa es una cosa y las demás competencias a cada autoridad en este país. El artículo 109 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, o proyecto, establece la protección a los usuarios del transporte aéreo y ratifica con mayor fortaleza los derechos de los usuarios del transporte aéreo. En cuanto a la facultad, que ya lo expresará nuestro Director de la Aerocivil, de intervenir tarifas del transporte aéreo, el numeral

5 punto 140, del RAC, establece dos eventos en qué interviene la Aerocivil: Uno, cuando hay circunstancias que afectan la conectividad de cualquier ciudad o región del país; y dos, en caso de situaciones de abuso o posición dominante de cualquier transportador.

Para pasar al tema de actualidad, sobre el cual pues voy a hacer una mención, porque está el Director, sin embargo, como yo le mencionaba ahora, el Director no fue el que profirió la decisión del día de ayer, la decisión la tomó el Director del Transporte aéreo de la Aeronáutica Civil, por lo cual en una eventualidad, si hay un recurso de apelación, el Director estaría impedido y yo, para evitar que no nos perdamos la posibilidad de que él decida, pues no se va a pronunciar, sin embargo, el comunicar la decisión pues yo creo que no tiene mayor problema. Pero, Senadora, Senadores y a todos los asistentes acá, pues hay muchos que dicen que se demoró mucho la decisión de la Aeronáutica; si las decisiones judiciales en sede Contenciosa Administrativa se demoran de 10 a 20 años, aquí nos demoramos 2 meses; sí, quizás fueron seis (6) meses, lo que pasa es que hay dos elementos a tener en cuenta: Cuando se pasó la primera solicitud de integración por Avianca y Viva, el 4 de noviembre la Aeronáutica Civil tomó una decisión y en su decisión dejan en claro que no se acepta la integración porque no habían suficientes herramientas probatorias, porque los argumentos expuestos no le dieron al funcionario elementos de convicción, para decidir aceptar la integración. Esa decisión es apelada y en el trámite de la presentación de apelación, que se da en el mes de diciembre, ocurren varias cosas, una de ellas, hay un cambio en la administración de la Aeronáutica, sale el encargado Francisco Ospina, entra el actual Director Sergio París, y al lado de él entran algunos funcionarios, entre ellos quién profiere la decisión del día de ayer; cuando asume conocimiento del expediente, empezando enero, encuentran que el proceso había sido mal llevado, había una nulidad que obligaba a retrotraer el proceso al inicio. Claro, Avianca y Viva, pues de manera insistente, se quejaron de la lentitud de la decisión, pero dura es la ley, pero es la ley; la Aeronáutica, para fallar en derecho, aplica ya una normatividad especial, no una general, y arranca a estudiar el tema a mediados del mes de enero. Estamos a mediados del mes de marzo, fueron dos meses en que se saneó el proceso, Avianca y Viva presentaron argumentos muy diferentes a los que presentaron en la primera ocasión, sólidos, con elementos probatorios, para solicitar la integración, y muy a pesar de que muchos insistieron que no se diera un término de intervención a terceros posiblemente afectados en una integración, la Aeronáutica, con una función garantista, como es lo que destaca a este gobierno, le dio traslado a todos los interesados, para que expusieran el por qué se oponían o no a la integración; dos meses para tomar una decisión. Pues muchos pueden decir que la decisión es

una decisión equivocada, que es una decisión acertada; aquí nunca donde haya dos, ni Adán y Eva se pusieron de acuerdo, imagínese ponerse de acuerdo en materia de transporte aéreo todas las aerolíneas, que se sienten que podrían llegar a ser afectadas.

Es muy importante advertir que esta decisión que toma la Aeronáutica, lo hace como autoridad de competencia en materia de integraciones empresariales en el sector aeronáutico, y lo habilita para imponer condicionamientos a las operaciones de integración; lo que pidió Avianca y Viva fue una integración. A medida que avanzó el proceso, la Aeronáutica le solicitó... más que le solicitó, la propia Avianca y Viva le hicieron unas propuestas de modular la integración, no el sí o el no a la integración, sino está bien, si me aceptan la integración, yo cedo en esto, un proceso de negociación legítimo, y a pesar de los rumores, de los chismes, de las falsas afirmaciones de que la decisión era negativa, o que la decisión era para favorecer Avianca, yo, como cabeza de este sector, que honrosamente mi Presidente me dio la oportunidad de ejercer, debo decir que me sorprendió la decisión, el Director guardó siempre, y su equipo, prudente silencio, respetable, y nunca tuve de parte mía una solicitud de que se fallara en uno u otro sentido, tampoco públicamente le pedí a nadie que tomara una decisión diferente. Con el Presidente de la República, el Ministro de Comercio, la Superintendente de Transporte y la Superintendente de Industria y Comercio nos reunimos, con la preocupación legítima del Presidente de que aquí con este proceso pues estaban de por medio muchas cosas: Evitar prácticas monopolísticas, proteger los derechos de los consumidores, en este caso pasajeros, y tomar decisiones en derecho, siempre defendiendo la persona humana de nuestros viajeros.

El Presidente nunca le dijo a nadie en la Aeronáutica cómo tenía que decir, ni tampoco lo hizo este Ministro, pero considero, doctor Sergio, como se lo dije hace un rato, que fue una decisión sabia, sabia porque la integración que se decide no favorece, como lo querían Avianca y Viva, una integración plena, a tutiplén, como dirían algunos, tampoco acepta el no viabilizar una integración, ¿qué hubiese pasado si la integración no se daba?, ¿dónde quedaban los derechos de los más de 450,000 pasajeros con dobles rutas?, cerca de 950,000 tiquetes cuyo reservas para Semana Santa, para vacaciones de fin de año, mitad de año, iban a quedar a la espera de un proceso judicial, de una Viva absolutamente quebrada, cerrada en operaciones, y toda una discusión de quién entraba responderle a esos pasajeros, nuestras agencias de viajes, representadas en ANATO, reclamando más de 30,000 millones de pesos en recursos de tiqueteras, que habían comprado a Viva, para las excursiones de nuestros hijos, para las excursiones de los colombianos. Esta integración, en los términos y bajo los condicionamientos

que da la Aeronáutica, impide el monopolio, favorece a los usuarios, a los trabajadores y a la operación del transporte aéreo. Supongamos que no se hubiera aceptado la integración: Viva desaparecería ipso facto, quedaban en el mercado flotando una cantidad de slots, que es el tema más importante de la integración, recordando que los slots son los turnos de aterrizaje y despegue que se tienen por hora, hoy por hora 66, con horarios triple A. Si no se daba la integración, los slots que tenía Viva entraban a que cualquiera que quisiera solicitarlos, los podía solicitar, con lo cual Avianca, Latam, Wingo y las demás podían solicitarlos en condiciones similares. Integración condicionada es construir una argumentación, que en su primer punto garantiza, defiende y preserva los derechos del pasajero; eso es “el Gobierno del Cambio”, un gobierno que prioriza la persona humana y, por supuesto, a los trabajadores, porque se salva Viva y al salvarse Viva hay con qué responderles a tantos pasajeros, que fueron objeto de nuestra denuncia de estafa por la forma en que actuó Viva y es ¿dónde quedan los recursos de todos esos pasajeros? Todos quedan salvaguardados, la distribución de los slots, la decisión de la Aeronáutica ordena que se reintegren en un porcentaje, como lo podrá explicar ahora el Director, o precisar en este punto, pero en ningún caso pasa del 54% el número de slots que tendrán en esta integración Avianca y Viva, entonces empiezan a cuestionarse ¿pero ¿eso no es monopolio? Eso no es monopolio, el monopolio es cuando yo tengo el manejo de toda la operación aérea. Pero vayan a preguntarle al Gobernador de San Andrés o a los habitantes del archipiélago ¿quién vuela a San Andrés? Yo le pedí la semana pasada al Presidente de Latam que le pusiera más vuelos a San Andrés y dijo: “Venga, no le puedo poner más vuelos porque no tengo tráfico aéreo garantizado, y yo no puedo hacer una operación que es una operación que me deja números negativos”.

Entonces, ¿qué aerolíneas le ofrecen a San Andrés una opción para los vuelos aéreos? Creo que la decisión, para muchos recurrible o, perdón, para muchos desacertada, para otros aceptada, es una decisión que esperaba el país, la pedía a ruegos, yo no creo que como en los toros, para ver al toro con la espada por el medio de su cuerpo y destilando sangre, aquí todos queríamos que hubiera una decisión para que se salvaguardaran los derechos de los pasajeros; eso es lo que se decidió y le reitero al Director de la Aeronáutica y a su equipo, creo que tomaron una decisión, que quizá para unos hoy no sea la mejor, el día de mañana miraremos atrás y diremos que era la decisión que necesitaba el país. Nosotros, como Ministerio de Transporte, tenemos facultades de intervención en el mercado del transporte aéreo, cuando sea necesario, la ejerceremos, pero creemos que tenemos órganos de control, superintendencias, que ejercen sus funciones adecuadamente, y una Aeronáutica que viene muy cuestionada de atrás por corrupción, fue objeto

de todo un plan de transformación, en lo que está su Director, y creo que eso es muy importante acompañarla y de ser necesario, consideraremos la posibilidad de llevarle algunas reformas al Congreso de la República.

Esto es un poco, Presidente, lo que quería compartir; decirles a todos los colombianos que están allá escuchando este debate, viendo a sus congresistas defenderlos y defender el transporte aéreo, como todo el transporte público en Colombia, que hay un ministerio, que hay un Aeronáutica, que hay unas Superintendencias que le ponen la cara para defenderlos en todo momento. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muchas gracias a usted, señor Ministro. Queremos darle el uso de la palabra al señor Director de la Aeronáutica, doctor París; bien pueda, tiene usted el uso de la palabra.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza:

Señor Presidente, muchas gracias. honorable Senadores, un saludo desde la Aeronáutica Civil y muchas gracias, y a la señora Vicepresidenta... -excúseme que aquí se regó- a la señora Vicepresidenta, la doctora Sandra, mis respetos; yo, la presentación que ella hizo es pues básicamente la realidad, y en estos 84 días que llevo al frente de la Dirección, más o menos unos 49 con equipo conformado, pues lleva a un tema de reflexión. Debo decirles que yo soy un funcionario de Aerocivil técnico, mi especialidad inicial fueron radares y hacer aeropuertos, torres de control, pero he venido aprendiendo de la lógica del transporte aéreo y de la economía del transporte aéreo, a la fuerza, por supuesto. Lo primero que debo reconocer de la presentación de la honorable Senadora es el usuario y esa sería mi primera reflexión: El usuario tiene 3 formas de atender sus quejas, en las cuales está la Superintendencia de Industria y Comercio, la Superintendencia de Transporte y la Aerocivil por una intermediación que hace, ¿y por qué digo que hay que reflexionar? Porque esas calidades de una autoridad aeronáutica absolutamente fuerte, como la visionaron en el 71 quienes hayan escrito el Código de Comercio, se le ha venido trasladando, para bien, algunas funciones sobre la competencia y algunas de vigilancia subjetiva a la Superintendencia de Transporte, y en el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno pasado la de atención al usuario propiamente dicho, y la Aeronáutica Civil, y coincido con lo que usted, honorable Vicepresidente propone, en los aeropuertos están los muchachos de Aerocivil y le ponen la cara día a día, en su actividad de intermediación, es decir, son conciliadores, conciliadores entre las aerolíneas y el problema del usuario, y la Aerocivil hoy, si bien hace presencia,

no tiene el arma ni los dientes para resolverlo; eso no lo entiende el usuario, eso terminan agresiones a los funcionarios de Aerocivil o a los propios personales de la aerolínea, entonces quiere decir que al final del camino algo pasa.

Personalmente, y antes de ser Director, siempre usé la SIC, cuando alguien me recomendaba y me decía por qué, que tengo este problema y todo, pero hay que aprender a usar la SIC, uno con la experiencia lo ha hecho, y a mí me ha... en esa vida me ha servido mucho, porque he puesto reclamos como usuario del transporte aéreo y todos me han sido reconocidos en dinero y demás, pero hay que aprender, y en eso la señora Superintendente nos ha ofrecido una capacitación, por lo menos para orientar, porque un usuario que está en un aeropuerto angustiado, no tiene tiempo para pensar en cómo hace ese trámite, y si bien esta SIC facilita, es un tema de demanda o de decisión, es un tema de saber, y ahí creo que hay algo que es una reflexión para mejorar. Lo segundo es que también existe una confusión: Cuando ustedes miran cualquier oficina de Avianca, papelería de Satena, de cualquiera, abajo dice "Vigilado SuperTransporte", pero entender esa vigilancia lleva a dos elementos: El elemento subjetivo, que es muy importante, es decir, la organización, la economía y demás; y el Plan Nacional de Desarrollo, que es un tema temporal y transitorio, que en la Ley del Plan va a continuar, porque es necesario que alguien haga las actuaciones administrativas frente al contrato de transporte. Entonces frente a su presentación, esas son mis primeras reflexiones: Poner al usuario al centro, que es el mensaje de este Gobierno y que fue el mensaje para este caso particular; ¿está al centro? Sí, ¿se puede hacer mucho más por él? Sí. usted plantea ideas interesantes, como que abramos en el aeropuerto espacios de defensor al usuario, suenan interesantes; la Aeronáutica Civil, desde este Director, pone a su disposición lo que le corresponde y seguramente las concesiones también, para que puedan tener la debida asesoría en el momento inmediato.

Entonces esa es una primera reflexión, ¿tenemos realmente un sistema completo de protección cuando un usuario está angustiado en una terminal aérea porque no lo llevan? Sí, ¿o requiere de otro esquema de protección?, más por la inmediatez que por las leyes que ya tenemos para hacerlo.

Una segunda reflexión, que me parece bien interesante, es sobre la tarifa: Coincido en que la tarifa, en el esquema actual, lleva a repensarse desde el punto de vista de la competencia y precisamente el señor Ministro lo decía, que parte de la decisión conlleva a tratar de forzar competencia en rutas que no la hay, principalmente porque la competencia, en el crear del sistema que tenemos de una economía como ésta, permite los precios; uno mira ahorita la entrada, por ejemplo, de una aerolínea, LATAM, al mercado de Riohacha y ya está ofreciendo unas tarifas competitivas.

Entonces, quizás, hay que movernos de un esquema tan libre a un esquema más planificado, pero no un esquema planificado de precios, no es de precios, no es por ahí, probablemente es más planificado de competencia, ¿y eso qué significa? Desde el punto de la planificación buscar la manera de que siempre un punto de este país reciba al menos 2 aerolíneas en su conectividad, y hay que entender también, desde las tarifas, que si esa competencia, como elemento de mercado, no funciona, si no logra usted llegar a que exista realmente, deberíamos movernos hacia un esquema más planificado, sin afectar el crecimiento, porque lo que sí está demostrado es que el crecimiento, desde que quitamos el techo en el 2012, fue fabuloso para el transporte aéreo. Por eso uno no entiende en esa reflexión por qué un sector que crece pujantemente, que transporta cada día más pasajeros, entra en una crisis como la que hemos tenido que manejar por circunstancias del destino, y seguramente no querida por este Gobierno. Lo otro que es una reflexión fundamental es la cadena de costos, pero la cadena de costos también tiene una cadena logística, que es importante entender: El pasajero inicia su viaje cuando accede a una plataforma de Internet a buscar su solución, desde ahí comienza el viaje hasta que el taxi lo lleva al destino, o el que les prestó la última cola de servicio, todo eso es logística, y en esa logística hay muchas personas que viven de un transporte aéreo en un país, como lo he dicho yo siempre, que se derrite de vez en cuando, y que la única forma de integrar sus fronteras es con el avión. Entonces la logística implicada allá: ¿Quién le resuelve a ese usuario encadenado a su primer punto, señora Senadora, como lo presentó, el problema en el acceso a las páginas de internet, quién le responde por que la competencia desde las agencias de viaje sea correcta, o desde la información publicada en las plataformas? Desde ahí debe extenderse la protección y la protección debe llegar hasta el momento en que desembarca y encuentra transporte adecuado para llevarlo a su destino final, y en cada etapa de eso hay que entender quién vigila el servicio, ¿sí? Yo debo agradecer a la cadena logística en la crisis que nos tocó vivir; hoy, desde la Aeronáutica, recogiendo el sentimiento de mi organización, he enviado cartas a todos los que participaron en el DMU solidario, llevo dos (2): Uno por rosas, que funcionó muy bien, y otro por esta situación, y por qué si en ese momento la cadena logística toda se une, pero después de la crisis convertimos el sector más en un campo de batalla jurídico, que en una vocación de servicio a ese usuario, que es al que debemos protegerlo, dentro de seguramente las reflexiones que estoy haciendo; le hallo en eso la razón y se la comparto.

Ahora bien, la cadena de costos, que es diferente a la logística, el señor Ministro la ha explicado con claridad: Impuestos, impuesto al combustible, primer elemento que le afecta; segundo, los elementos propios de la operación

de una aerolínea, los leasing, generalmente en dólares, el tema propio del combustible, generalmente en dólares, dos refinerías, Barranca y Cartagena, en la de Cartagena hay problemas de distribución del combustible porque no hay un tubo, ¿sí?, y hay otra serie de factores que, bien lo dijo el Ministro, se están estudiando en esa cadena logística: El costo de combustible en San Andrés, en Leticia, etc., con un esfuerzo que de gratitud va para Ecopetrol, quien está tratando de ayudar en ese camino, y eso es importante; luego tenemos la aeronave, como ya lo dije, a través de leasing; los seguros en dólares, en un Código de Comercio que establece que el seguro son 33,333 gramos oro, mire hoy cuánto vale el oro y mire hoy la facultad y el costo de las pólizas de seguros; y una tripulación y la gente que va alrededor del avión, que es lo único que se factura en pesos. Si esa es la realidad de la estructura tarifaria, pues el cambio de la moneda implica un golpe a los estados financieros, bien ajeno a conocerlos, **¿sí?, solo de pura lógica de tienda, ¿sí?, existe una claridad: si yo vendo mis reservas con anticipación, si yo compro un tiquete a un año en pesos con anticipación, pero todo ese costo se traslada la cadena logística, mi tiquete al final en dólares va a ser mucho más barato, y esa afectación de esos elementos que mencionó el Ministro**, pues, por supuesto, dirían los empresarios quemar caja, para uno simplemente es una situación de la propia economía, economía en donde en un año o hace un año un cartón de huevos tenía un precio y otro el día de hoy, ¿sí? Entonces, digamos, que esa es una realidad financiera económica coyuntural, que tiende a mejorar en la medida de que hay una mejor claridad de los esfuerzos de todos en esa cadena de costos, como lo refería señor Ministro.

La reflexión de que la competencia es sana y más sana la competencia por crecer que la competencia jurídica por no dejar crecer, es un llamado a quienes están hoy en el sector; si eso no se entiende pues no estamos construyendo país en un país de oportunidades y de cambio. Me gustaría ver un sector más tranquilo, en donde haya menos competencia jurídica y más competencia por el pasajero; seguramente no va a ser así, seguramente la decisión de Aerocivil terminará cuestionada en el mismo sentido, pero invito a los actores, porque están creciendo algunos de ellos y otros con sus realidades y dificultades, a que piensen también, como lo dice la señora Vicepresidente, en el usuario, y al pensar en él podamos trabajar en crecer como mercado, lo que lleva entonces a la reflexión desde dónde debemos o dónde estamos parados desde la regulación económica, porque la realidad es que hay una potencialidad de crecimiento, independientemente de los vaivenes de la economía; si eso no fuera cierto no habría tanto interés por los slots del aeropuerto El Dorado, no habría tanto interés por estar presentes en las regiones y por tratar de estar ahí de los jugadores que hoy están en el mercado colombiano, y lo dicen las cifras, usted

las mostró, yo no debo ya ahondar más, y luego está el turismo, que es parte de la apuesta del Plan Nacional de Desarrollo, y en esa cadena logística todos los que estamos hacemos parte, incluyendo la responsabilidad de las aerolíneas, hay aerolíneas que tienen 105 años, nacieron aquí, son de acá, porque su nacimiento, diría uno, por sangre son colombianas, independientemente de los acentos y los tonos, lo lógico es que entiendan que si este país ha sido durante 103 años o 105 su cuna, pues lo importante es enfocarse a las políticas de Gobierno y turismo, y tratar de construir allí la potencialidad que tiene este país, desde Ipiales a La Guajira, desde San Andrés a Leticia; por eso un poco es mi llamado al sector, aprovechando la oportunidad que me dan, para que busquemos esos puntos de encuentro, entendiendo que quizás la regulación económica hay que mejorarla y, en ese orden de ideas, avanzar.

Bien lo dice el señor Ministro sobre la integración, la integración, pues hay un comunicado, busca ponderar; una situación que viví con los que me acompañaron en los PMU solidarios, nada fácil, una situación donde se siente el desespero de la gente, una situación donde también se percibe la solidaridad del sector, y por eso había que ponderar, ponderar de alguna manera, y bien lo dice el Ministro, conservado en la confidencialidad más extrema esa realidad frente a la integración, ¿y qué hace la balanza en esa ponderación? Bien lo dice el comunicado, integrar, económicamente complejo, desde el punto de vista de la competitividad: la realidad, el sufrimiento de las personas, la confianza... depositaron en este sector, lo que vino a pasar, lo que sufrieron, está ahí presente.

La ponderación de eso son los remedios y los remedios, unos impuestos, otros propuestos, son la clave del equilibrio en el mercado de esa ponderación, por eso llamo, llamo a quienes están aquí, a que no le den más garrote a la decisión, construyamos país; pueden hacerlo porque tienen recurso y se los da la Ley, pueden ir más lejos, pero ya es hora de pensar distinto, ya es hora de pensar en los que sufrieron, y eso es llamar a esa solidaridad que se vio en ese PMU, ¿sí?, porque es la única forma de entender el equilibrio que hacemos como autoridad entre aquello que quizás no quisimos ver y la realidad de la competencia, y ese equilibrio está hecho el reconocerle a esos que sufrieron, que debieron o que deben tener una compensación, usted hablaba de verdad y también hay que hablar de justicia, y ahí es donde nace un sector que le responde a los colombianos, primer condicionante, eso y atender el futuro de quienes pusieron las expectativas, es lógico, de naturaleza simplemente humana. Segundo condicionante, que tal vez es de preocupación, los slots del Dorado: nadie ha dicho en la resolución que no entren al juego de todos, lo que está diciendo es que hay que desprenderse de algunos para que esto funcione, para que haya competencia, para que el

tiquete a Cartagena valga menos, para que haya más competencia en Riohacha, más servicios en San Andrés; ¿cuál es la regla? Entregarlos, está escrita una, pero hay que reflexionar sobre ella, el acceso al Dorado es un altar, El Dorado no es de nadie, El Dorado fue lo que se buscó en los anales de la conquista, El Dorado es porque estamos aquí todos, El Dorado es de todos, es de los colombianos, y su capacidad y su infraestructura debe orientarse al manejo de una competencia sana, y entiendo que algunos dirán, corporativamente pensando, hay que atacar esa resolución porque ahí está la clave, porque así no nos sirve; no, sí les sirve, les sirve porque hace equilibrio, les sirve porque eso es... al turismo, les sirve porque... van a la política de este gobierno, y si ese no es el llamado y no lo entienden así, pues hombre, habrá que buscar otros mecanismos para que esto sea claro. Finalmente, en relación con la integración, hay otros condicionantes: La ruta Argentina, el mayor dolor de los argentinos que vinieron a visitar nuestro país, fue ese; con el gobierno argentino existe un tratado que limita la capacidad de frecuencias, y ahí hay que también buscar alternativas, por eso se pone ahí, para ponderar lo vivido con lo que es correcto en la competencia, y está ahí presente. Los demás considerandos, yo creo que para todos son aceptables, son lógicos en esencia, permiten contribuir, como el código compartido con Satena, la asociación, porque este mercado es distinto para el que vuela de Timbiquí a Popayán que para el que vuela de Ipiales a Putumayo, para el que vuela de Bogotá a Cartagena; las competencias en esas rutas y el tipo de operadores también cambia, por eso hay que movernos un poco hacia un esquema no de tarifas, sino a un esquema más planificado. 104, 105 años de una aerolínea, el crecimiento del sector como usted lo mostró, honorable Senadora, hacen llamar a estas reflexiones y comparto en mucho lo que usted ha expresado, porque de aquí salen lecciones aprendidas, lecciones aprendidas, no hay otra manera que caminar sobre esas lecciones aprendidas, y vuelvo y digo, insistir, insistir en que este sector debe ser más solidario y menos conflictivo en los tribunales o a través de los abogados. Es lo que debo decir a su presentación, señor Presidente. Muchísimas gracias, muchísimas gracias por la atención, honorable Senadores.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias a usted, señor Director. Le damos igualmente la bienvenida a la doctora Ayda Lucy Ospina, Superintendente, que nos acompaña en esta tarde ya. Tiene usted el uso de la palabra, señora Superintendente

La Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina Arias:

Gracias, Presidente. Un saludo muy especial al señor Ministro, al doctor Sergio París, Director de la Aeronáutica, a todos los honorables Senadores que nos acompañan hoy, a mis compañeros de

Gobierno y a todos quienes se encuentran hoy presentes como invitados... a todos quienes están hoy como invitados, las empresas de transporte aéreo, periodistas y todos los que están hoy como asistentes. Luego de las intervenciones del señor Ministro y del doctor Sergio, creo que queda muy poco por contar y por decir, pero desde la Superintendencia simplemente quiero unirme a este volumen de reflexiones que se han hecho, para decirles también a ustedes que conocer este modelo de operación del transporte público aéreo, conocer las estructuras de costos de ellos y conocer todo estos factores y situaciones que se vivieron a través de una crisis, que se desencadena o se genera en medio de toda una solicitud de una integración, nos llevan no solo a las reflexiones que hacía el doctor Sergio París y el Ministro, sino que desde la función de inspección, control y vigilancia, que es la que ejercemos en la Superintendencia, y desde ese concepto de protección del usuario, también se hace necesario generar una serie de reflexiones y la primera es: Si la forma como, por ejemplo, tradicionalmente se viene haciendo la vigilancia subjetiva, es el tipo de vigilancia que hay que hacerle a estas empresas que tienen estas características, yo dije algo que de pronto, no con el ánimo ofensivo, pero suena como opacando, y yo decía: Cuando uno conoce este modelo, uno dice “vea, trabajan al prestado”, porque usted se va a mirar el modelo y entonces su caja la hacen con los tiquetes que venden hacia el futuro.

Los aviones, que son el elemento fundamental para la prestación del servicio, no son propiedad de la empresa habilitada para prestar el servicio, son unos elementos arrendados o que están bajo las figuras de leasing, por lo tanto, cuando uno va a mirar, y hago esta reflexión desde la vigilancia subjetiva, que es una de las competencias de la Superintendencia del Transporte, uno encuentra que, claro, tenemos definidos unos indicadores, unos indicadores que ¿hasta dónde son los indicadores reales para uno vigilar? Hoy los entes de control, los periodistas, muchos opinadores, dicen: ¿Y por qué la Superintendencia no actuó antes, si conocía información de antes, de que estaba en una situación con unos indicadores en rojo, o que tenía unos indicadores que ameritaban que hubiera actuado la Superintendencia? Y se ve inmersa en una discusión de que aunque tenía indicación, indicadores en rojo, estaba saliendo de una pandemia, el Gobierno mismo lanzó unas normas que les permitió someterse a la hipótesis de negocio en marcha que, esta hipótesis no es más que una figura, en la que se les permitía que definieran unas recuperaciones empresariales, que plantearan unos planes de negocio donde contenían esto.

Si uno mira la labor de la Superintendencia, por supuesto, durante los años 2020, 2021, 2022, incluso dos mil... hasta el 2021, porque digamos que, en el año 2022, con la metodología que existe hoy, nosotros venimos a revisar las condiciones,

los estados financieros de las empresas, cuando ya están aprobadas, auditadas y sometidas a una aprobación de una asamblea. Si uno mira el Código de Comercio, pues hasta hoy, hasta hoy, hasta ahora el 30 de marzo vamos a tener los estados financieros que corresponden al año 2022, es decir, la última información con la que uno cuenta es la del 2021, que fue presentada en el 2022, y es sobre la que uno hace la vigilancia. Y si bien la Superintendencia, conociendo la situación que tenía Viva, mantuvo una vigilancia especial que hacía que pidiera constantemente una actualización de su plan de negocios y ellos insistían en su plan de negocios pues en varias acciones, unas relacionadas con la proyección que tenían, vinculando más aviones, otras obviamente supeditadas a la integración, en la práctica lo que uno termina concluyendo es: No, nuestro modelo de vigilancia tiene que cambiar y tiene que cambiar porque tenemos que estar mirando el día a día, y estar mirando otro tipo de indicadores. El negocio aquí de pronto no es mirar los... o es mirar los indicadores financieros, que hoy miramos, que son los que recomiendan todas las autoridades contables, tributarias, etc., pero es mirar otro tipo de indicadores, por ejemplo, mirar en periodos mucho más cortos el número de tiquetes vendidos, de servicios ofrecidos y vendidos, y mirar eso versus su caja real, que son de pronto los indicadores que no los contempla uno, pero que son los que verdaderamente me van a mostrar cuál es la situación que tiene, porque mirarle el indicador de capital versus otros indicadores, posiblemente no es la forma de analizarlo. Esa es la reflexión que a la Superintendencia le está quedando y sobre la cual queremos trabajar en este momento. La otra reflexión es definitivamente, y desde el punto de vista de la protección del usuario, que como bien lo escribió el señor Ministro y el doctor Sergio, la protección del usuario hoy está en manos de tres autoridades con roles diferentes: Desde mi Superintendencia de Transporte tenemos una obligación de proteger al usuario en abstracto, así lo dijo la ley en su momento y en abstracto significa, para volverlo práctico y de entendimiento básico, es que el ciudadano va y se queja con la Superintendencia, las cifras se las dio la Senadora Sandra, va y se quejan ante la Superintendencia; la Superintendencia de Transporte la competencia que tiene es, por un lado, hacer una gestión también de articulación con las aerolíneas, para tratar de resolverle el problema al ciudadano, pero si la respuesta de la aerolínea, y se le hace seguimiento a ello y todo, si la respuesta de la aerolínea fue negativa o insatisfactoria para el ciudadano, lo único que le queda a la Superintendencia de Transporte es decirle: Mire le tocó irse para la SIC y meter la demanda, porque yo no tengo competencias para resolver el caso particular y concreto. Entonces utilizó la queja del ciudadano para tener un material probatorio, que me va a servir para adelantar un proceso sancionatorio, porque han

fallado en el servicio, y esas quejas son parte del soporte probatorio dentro de la investigación, y le pongo multas, ahí tengo multas, más de 4,000, 5,000 multas desde cuando la Superintendencia... más de 4,000, 5,000 millones de pesos en multas a las diferentes aerolíneas, por quejas que han puesto a las diferentes aerolíneas, y les ponemos esas multas por incumplimiento en el servicio, pero en la realidad no estoy garantizándole a ese usuario en particular que le resuelvan su problema particular; claro, le sanciono porque falla en el servicio, le pongo la multa a la aerolínea, pero al ciudadano finalmente, aunque tengo una delegatura que se llama “de protección al usuario”, no le estoy protegiendo el derecho al ciudadano; cuando a través de la intermediación no se le logra resolver, lo único que terminamos haciendo es diciéndole: Váyase para la SIC. Hemos desarrollado desde la Superintendencia, y si ustedes acceden a las páginas de la Superintendencia, la cantidad de ayudas, de guías, de audios, de videos de todas las ayudas posibles, y hemos aprovechado la tecnología para poder estar informando al ciudadano de esos derechos que él tiene en el servicio, no solo en el servicio aéreo, en todos los servicios de transporte, en todos los modos; en eso se ha cumplido una labor importante, pero sigue siendo muy insuficiente y además genera es una expectativa hacia el usuario, que termina quedando en una frustración, en una frustración para ese usuario, que después de que puso la queja yo le termino diciendo: Vaya a la Superintendencia, presente una demanda, porque no pude por las buenas, y que aunque le ponga la multa el ciudadano dice: Me interesa cinco la multa que usted le ponga a la aerolínea, es que yo quiero es que aparezca mi maleta o que me paguen mi maleta, yo quiero es que me resuelvan ni problema del vuelo cancelado. Entonces de todo este debate y de todo esto que hemos vivido, creo que hay muchas cosas importantes que tenemos que mejorar y en eso quiero enfocar esta intervención mía, y estoy de acuerdo con mucho de lo que dijo el doctor Sergio, en que aquí tenemos que aprovechar esta crisis es para que nos fortalezcamos.

Yo quiero que de todo esto que estamos viviendo, vayamos a fortalecer a la Superintendencia y eso lo vamos a ver en el proyecto de ley que próximamente les vamos a presentar, donde realmente la Superintendencia tenga herramientas para resolver al ciudadano esa compe... para resolverle ese caso particular. Hay unas experiencias interesantes que recoger, como la de la Superintendencia de Servicios Públicos, que habla de las facultades administrativas extendidas, donde el usuario le reclama en primera instancia a ese prestador del servicio y ese prestador le resuelve en primera instancia y le resuelve con la reposición; pero si definitivamente el prestador del servicio no le resuelve favorablemente, ese ciudadano tiene la alternativa de una apelación que ya va a la Superintendencia y ahí sí la

Superintendencia le resuelve, no es propiamente una facultad jurisdiccional, como la que sí tiene la SIC, pero es una facultad administrativa extendida, donde le permite a la autoridad, en este caso a la Superintendencia de Transporte, que pueda fallar ese caso particular y concreto con alcance de fallo judicial.

Entre eso y muchas otras queremos proponerles, hay algo que hemos, y que he sostenido algunas reuniones, incluso con los gremios que representan a las aerolíneas y con algunos de los gerentes que han ido a la Superintendencia, entre otras, por los requerimientos que les hemos hecho, para que les expliquemos el alcance de algunos requerimientos, porque lo que sí quiero es cambiar muchos de los indicadores o mejorar los indicadores con los que hacemos esa evaluación subjetiva. Vamos a seguir requiriendo y vamos a implementar un procedimiento, donde vamos a empezar a requerir, por lo menos o como mínimo trimestralmente, unos estados financieros y unos indicadores especiales, que nos permitan estar viendo más en tiempo real y no con un año atrás la realidad de lo que viven las empresas, pero también mirando y acompañando, porque también creemos que la función de promoción y prevención es una función importante de la Superintendencia, de acompañar... de acompañamiento tanto al usuario como al prestador del servicio, para conseguir que este mejore, y siempre he dicho que la Superintendencia no se tiene que medir por el número de multas que ponga, se tiene que medir por el mejoramiento en el servicio que consiga. Entonces aquí hemos hecho planteamientos: Qué acciones o qué cosas debemos de implementar, de incorporar en la ley o en los RAC, que nos garanticen que ese ciudadano, pase lo que pase desde el punto de vista financiero con la empresa, tenga garantizado o protegida esa plata que, digamos, pagó en forma anticipada al comprar el tiquete.

Ese es un tema que abre un debate grandísimo y sé que le preocupa mucho a las aerolíneas, pero creo que en ese sentido tenemos que tomar alguna medida; no sé cuál sea la medida, es para que la evaluemos, si uno habla de una póliza le dicen: No hay compañías de seguros que vayan a estar dispuestos a una póliza de cumplimiento del contrato de transporte, porque es que aquí estaríamos hablando de que yo firmo un contrato de transporte hacia el futuro, que me garantice, de alguna manera, que me van a dar cumplimiento a ese contrato de transporte. Esas son las reflexiones sobre las que quería dirigirme diciéndoles: desde la Superintendencia tenemos la herramienta, vigilamos solamente a las aerolíneas desde lo subjetivo, solo lo subjetivo en sus condiciones financieras y societarias, y tenemos dos herramientas desde lo subjetivo: Dar órdenes administrativas y emitir el sometimiento a control, que ustedes oyeron de esa figura, que el sometimiento a control no es más que dar una

serie de órdenes, que tratan de corregir acciones que están equivocadas, pero que si no las atienden dentro de los términos perentorios que se da la orden, dice la Ley 222, que es la que aplica para todas las sociedades, entonces ahí ya entra la facultad de poder generar remoción de los órganos de administración; esa es una medida extrema la que se acude cuando ya se ha intentado, por ejemplo, que con las medidas ordenadas, a través de la orden de sometimiento, uno logre por lo menos decir: "Mire, garantice esto, tome tales acciones", y en particular la medida de sometimiento a control busca proteger o no permitir la disposición de bienes que están a nombre de la empresa, sin el previo consentimiento de la Superintendencia y mientras sale de esa crisis que uno identifica, porque la causal para someterlo a controles es porque está en una crisis o financiera o una crisis societaria o administrativa, pero ¿qué nos sucede en estos casos? Como les decía yo, si el elemento fundamental en la prestación del servicio de estas empresas son los aviones y los aviones ni siquiera son de ellos, porque los aviones todos son arrendados, algunos excepcionalmente tienen uno que otro avión en su propiedad o en su patrimonio, pero la mayoría tienen los aviones arrendados, digamos que allí uno dicta la medida, pero realmente los bienes que uno logra proteger para garantizar la crisis, tampoco son mayor cosa.

Entonces resumida mi intervención y para no hacerla más larga, la reflexión con todo esto es: Claro, los procesos que ya abrimos por las fallas del servicio, continuarán; los procesos en, las, la... todas las actuaciones administrativas deberán seguir su curso normal y tendrán que terminar de conformidad, garantizando el debido proceso, el derecho a la defensa, pues culminarán con base en los resultados que nos arroja el agotamiento del debido proceso, pero más allá de eso, lo que sí estamos ya sentados revisando es el alcance de esas dos vigilancias, tanto la vigilancia subjetiva y el cómo lo hacemos, porque, sin duda, tenemos que volvernos mucho más anticipados a la situación y no seguir trabajando con la información hacia atrás, sino con la información del hoy, y para poder ser más eficaces en cualquiera de las medidas que se adopten, y tendremos que revisar esa facultad de protección del usuario, que también termina siendo muy incipiente y muy frustrante cuando hay la realidad de la queja y la necesidad de que se le atienda, además, porque lo único que le queda a ese usuario, y acepto esa crítica total de todo el mundo, es un pinponeo, entonces fue a la Aeronáutica, le dijo vaya a la Superintendencia de Transporte; fue a la Superintendencia de transporte, no le pudimos arreglar o ayudar en la intermediación con la aerolínea, entonces váyase para la Superintendencia de la SIC.

Entonces ese pinponeo se tiene que acabar, estoy de acuerdo que una de las acciones urgentes es revisar esa protección del usuario, para que la hagamos mucho más eficaz. Yo no quisiera

intervenir en más detalle; el cuestionario me preguntaba era mucho de los resultados, del número de quejas y de las acciones que adelanta la Superintendencia, y las competencias están centradas en esas dos vigilancias, porque nosotros no hacemos vigilancia objetiva sobre el servicio, ya que es la competencia, como bien lo explicó, de la Aeronáutica Civil. Pero digamos que, sobre la base de esas dos vigilancias, sí ya en este momento estamos revisando, por ejemplo, frente a los indicadores que vamos a seguir utilizando para seguir valorando, y evaluando este tipo de servicio, incorporando indicadores especiales, que no son lo normal que uno evalúa en la vigilancia subjetiva, pero que vemos que es necesario.

Pero lo segundo, vuelvo y les insisto, honorable Senadores, es, y seguramente esto va a hacer o en un marco de una ley o en el marco de una reforma del RAC, pero tenemos que incorporar algún mecanismo de garantía, que separemos ese recurso, que se vuelve casi que un préstamo, un pasivo de la empresa, porque mientras no cumpla con el servicio, es un pasivo, no sea que simplemente me conserven el pasivo en favor de ese tercero, porque vendió un tiquete adelantado. Desde el punto de vista contable no solamente tenemos que materializar esa protección de ese valor económico que el ciudadano pagó, cuando pagó ese tiquete para un viaje dentro de seis meses, dentro de ocho meses o dentro de cinco, porque ese es el riesgo que tiene ese usuario al adquirir ese tiquete, y al no saber si realmente esa empresa va a poder estar prestando servicios en esos seis meses o en esos tres meses, en la fecha en la que va a tomar el servicio. No quiero entrar en más detalle, yo sé que de pronto surgen muchas preguntas frente a lo dicho y a lo explicado, pero básicamente concentro el resumen de lo que creo que es esencial en este momento: El análisis desde el punto de vista de lo que debemos hacer, para que no nos siga pasando lo que nos ha ocurrido. Muchas gracias a todos.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, señora Superintendente. Le damos la palabra a la doctora María del Socorro Pimienta, Superintendente de Industria y Comercio; tiene usted el uso de la palabra, doctora.

La Superintendente de Industria y Comercio, doctora María del Socorro Pimienta Corbacho:

Muchas gracias, buenas tardes a todos los asistentes; agradecemos desde la Superintendencia la oportunidad, a través de esta citación, también de explicar y de dar a conocer pues las acciones, así como también el marco de facultades que ejercemos. Particularmente creo que a la Superintendencia y creo que a esta Superintendente le gusta hablar más a través de los actos administrativos y decisiones contundentes que hay que tomar en cada caso, pero las facultades

de la Superintendencia hoy, y creo que en cierta forma han quedado ya también establecidas, pero hay que volver sobre ellas, en materia del sector Transporte indudablemente son más limitadas, en la medida en que la Superintendencia de Transporte ejerce la inspección, vigilancia y control de la manera como la Superintendente lo ha explicado en extracto.

No obstante, nosotros tenemos unas facultades de carácter particular y concreto y son las facultades jurisdiccionales, que la Superintendencia, frente a esta crisis, ya ha venido ejerciendo y básicamente implica la presentación del acompañamiento a cada usuario, para la presentación de una demanda de carácter particular y concreto, en el que expresa la situación que está viviendo, en la que define sus pretensiones, en la que solicita unas medidas cautelares y, por supuesto, la Superintendencia, en ejercicio de esas facultades, procede a dictar sentencia, previo también el decreto de medidas cautelares. Desde el día en que iniciaron la presentación de estas demandas, hemos recibido hasta el día de ayer, a las 5 de la tarde, alrededor de unas 10,000 solicitudes, 10,000 demandas; en este momento ya nos encontramos practicando, decretando medidas cautelares, estamos hablando de ya haber admitido cerca de 1,000 de esas demandas, estamos ordenando alrededor de unas cincuenta (50) o más medidas cautelares, y adicionalmente estamos revisando, dentro del procedimiento, la posibilidad de acumulación de los distintos procesos ya en curso, para poder decidir también de manera colectiva y ordenar medidas cautelares de manera colectiva. Por supuesto que esto, como es el ejercicio de facultades jurisdiccionales, debe surtir un debido proceso, debe estar sometido a un término, que, en este caso, de acuerdo con el Código General del proceso, estamos hablando de un año y en este momento, ya en cuestión de días, de horas, hemos adoptado medidas cautelares; esperamos en estos tiempos ser mucho más ágiles de lo que ha sido el recorrido de la entidad en este tipo de facultades, porque el promedio de tiempo de estos trámites es de 270, 275 días, de manera que si quisiéramos, no podríamos tampoco adelantar, digamos, las sentencias de tal manera que se incumplan los tiempos y las etapas legalmente establecidas.

En todo caso, las facultades jurisdiccionales creo que son las que en este momento sobresalen desde la acción de la Superintendencia, pero la Superintendencia está realizando desde el día uno de esta crisis también una serie de acciones de manera articulada, para poder atender la necesidad del consumidor o del usuario del transporte aéreo que está padeciendo la situación.

Para nosotros lo fundamental, por supuesto, es el bienestar económico y social, y en el centro de ello, por supuesto, está el consumidor también. Desde ese enfoque, desde esa... digamos, desde ese principio, el enfoque también ha sido preventivo, entonces hemos desplegado una serie

de acciones de carácter integral; por un lado, todas las acciones de carácter preventivo, atendiendo a los usuarios en el aeropuerto desde 19 ciudades, hemos desplegado alrededor de unas cien (100) personas en grupos de cuatro o de cinco en los aeropuertos; digamos que podremos ir hasta cierto momento y por esa razón hemos entrado en charlas con la Aerocivil, para poder ayudar a su personal, a través de la capacitación necesaria, no obstante, la Superintendencia sigue haciendo presencia y, además, la Superintendencia, a través de las casas del consumidor, ubicadas en 15 ciudades, atiende personalmente, orienta y ayuda al consumidor, digamos, a presentar sus solicitudes. Ahora, digamos que tenemos una serie de competencias adicionales, que también se despliegan de manera integral: En lo que se refiere a protección al consumidor, está el tema preventivo, a través de nuestra presencia en los aeropuertos y nuestro acompañamiento personalizado, que es lo que ha logrado que en este momento estemos hablando de 10,000 demandas que están en curso; y está, por supuesto, el enfoque más hacia inspección, vigilancia y control, que no lo tiene en cuanto al transporte aéreo la Superintendencia de Industria y Comercio, pero sí lo tiene en cuanto a, digamos, las quejas o denuncias que se presenten respecto de los operadores turísticos o agencias de viaje o prestadores de servicios de este tipo, lo cual puede suceder también.

Ahora, desde el punto de vista jurisdiccional, está el ejercicio de esta competencia, ya hay, digamos, medidas cautelares, digamos, ordenadas respecto de las aerolíneas involucradas; hay una serie de demandas que también se están presentando en menor proporción respecto de agencias de viajes y, por supuesto, esto involucrará las decisiones que, a nivel jurisdiccional, es decir, como juez bien deba asumir la Superintendencia, después de los análisis y del cumplimiento del debido proceso. Adicional a esto, están las facultades en materia de competencia y allí efectivamente hay un poder sancionatorio, pero también hay un debido proceso que atender; en este... digamos que en esta parte, en esta competencia, quizás no voy a dar, no puedo dar ni puedo entrar a ofrecer detalles acerca de las acciones que se están desplegando, pero en todo caso, la Superintendencia está ejerciendo sus facultades, uno a través de la investigación, que abrió antes del inicio de esta crisis, en el mes de diciembre, por razón de una presunta integración no informada y pues ha adelantado las etapas correspondientes, dentro de las cuales una de ellas es la posibilidad de que el investigado presente garantías; las aerolíneas las han presentado y estamos en un proceso de estudio a fondo del tema, sobre el cual quien está aquí presente decide y por esa razón no puede pronunciarse ni anticiparse: por supuesto que también está en etapa de investigación esta actuación administrativa y es una etapa bajo reserva legal. Lo segundo es que con posterioridad a las conductas o a las situaciones generadas por la conducta unilateral

de Viva Air, también se adelantaron una serie de diligencias con carácter puramente preliminar, para definir también la posibilidad de violación al régimen de libre competencia, respecto de estas conductas. Entonces ha sido realmente en estas semanas, desde el día 28 de febrero, todo un despliegue de acciones articuladas desde las facultades de la Superintendencia, respecto de las cuales estaremos dentro de los tiempos tomando las decisiones correspondientes; permaneceremos trabajando en el tema de promoción, por supuesto, y de ayuda al usuario, desde la red de protección al consumidor; estaremos tomando las decisiones que corresponde a su debido momento, desde la delegatura de competencia; o dictando las sentencias de la manera más ágil posible, desde la delegatura de asuntos jurisdiccionales. Creo que con eso pues resumo lo que está haciendo la Superintendencia y, vuelvo y repito, la mejor forma de hablar creo que son las decisiones y el contenido de las decisiones que vayamos a tomar. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muy bien, señora Superintendente, muchas gracias a usted por acompañarnos, por su exposición. Como el señor Ministro de manera anticipada nos ha solicitado que a la una (1) de la tarde tiene que retirarse, entonces quiero proponerle a los Senadores que ya se han inscrito en la mesa directiva para participar, hagamos buen uso del tiempo, 3 minutos, para que puedan los Senadores que consideren hablar, para que el señor Ministro pueda darles respuesta. En el orden está la Senadora Soledad, el Senador Moreno, el Senador Alex Flórez, la Senadora Ana María, el Senador Elías, el Senador Quintero y la Senadora Sandra. Tiene la palabra la Senadora Soledad, para arrancar, y el Senador Guevara también. Arranquemos con la Senadora Soledad Tamayo, copartidaria y amiga; bien pueda, tiene el uso de la palabra.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Gracias, señor Presidente y quiero saludar de manera especial al señor Ministro, al doctor Guillermo Reyes, al doctor... al Director de la Aeronáutica Civil, doctor París, a los señores viceMinistros del Transporte y a la doctora Constanza. Debo también saludar a la señora Superintendente de la Superintendencia de Transporte, y de Industria y Comercio.

Yo quiero como... después de escuchar la intervención de todo el sector, creo que es bastante claro de qué fue lo que vino pasando con relación a este cese de operaciones por cuenta de esta empresa, y cómo finalmente, en una decisión en el día de ayer, que se toma a través de la Aeronáutica Civil, pues hoy pone también a Avianca a tomar una decisión con relación a esos condicionamientos, que desde el Gobierno, en

cabeza de la Aeronáutica Civil, los pone también en cintura, para efectos de garantizar, lo primero, como se ha dicho en toda la sesión, las garantías y los derechos que le asisten hoy a los usuarios, frente a una situación y a unas afectaciones a más de 16,000 usuarios, que día a día hoy se ven afectados, igualmente qué garantías les asisten hoy a los usuarios; también pues cuál ha sido la intervención del Gobierno, frente a una situación como la que se está viviendo en la regulación de mercado. Sabemos, por supuesto, los esfuerzos que ha hecho el Gobierno nacional; creo que a partir del 28 de febrero se coloca ese puesto de mando unificado; pienso que la presencia del Gobierno en todos los aeropuertos, con todo un equipo humano trabajando y ayudando, y convocando también a las empresas, para que en un momento de solidaridad se colabore y se contribuye para salir del momento difícil de la crisis. Pero también tengo que decir que aquí hay unas afectaciones que se vienen sufriendo y particularmente con relación a los pasajeros, hoy 84,600 reservas que se tienen para Semana Santa, ahora vienen en el mes de marzo, mes de abril, muchos tiquetes y otros productos vendidos; creo que tendremos que pensar qué va a pasar con todos esos compromisos, operaciones y reservas, que se tienen desde tiempo atrás, con relación a un momento especial, como es la Semana Santa. Y también en el sector turístico creo que hoy hay unas pérdidas importantes de cerca de 4,000 millones de pesos, que ya ascienden a 8,000 millones de pesos, según la Asociación de Agencias de Viaje, y teniendo en cuenta que el 40% de esos vuelos programados en paquetes turísticos, operaban con esta empresa Viva Air. Hay unos costos altísimos que hoy, lo ha dicho también Cotelco, que ascienden al 38%, si se compran con anterioridad, pero si no, pueden resultar, como usted lo decía, señor Ministro, un viaje a Valledupar que vale un montón de plata, que representa como el 150% o más de lo que es realmente el valor. Pienso que la decisión que se tomó en el día de ayer es acertada, es una decisión que permite autorizar esta integración entre Avianca y Viva, en un escenario de liquidación que no... que con esta decisión nos lleva precisamente a que no haya una liquidación de esta empresa.

Pero también pienso que hay unos temas que nos siguen preocupando, y ustedes lo han dicho en toda su exposición: Creo que la competencia, que es un elemento importante, para efectos de que en la demanda tengamos muchas más oportunidades y opciones, nos puede generar un apoyo importante, para efecto de bajar los precios de los pasajes, así es de que es necesario que entren al mercado pues nuevas aerolíneas, ojalá de bajo costo, y haya realmente una competencia, para que puedan atender un mercado en Colombia, y poder competir en igualdad de condiciones. Necesitamos, por supuesto, otros actores prestadores del servicio de transporte aéreo; seguiremos pendientes, por supuesto, como lo ha dicho aquí la doctora Ayda Ospina, creo que hay que revisar esas competencias que tiene la Superintendencia de

Industria y Comercio y Superintendencia de Transporte, porque en esas condiciones queda... no tiene maniobra para garantizarle la protección hoy a los usuarios del servicio de transporte aéreo, y creo que, en ese sentido, tenemos que decir que en esta comisión estamos listos para ayudar en la construcción y para darle trámite a esas necesidades que desde el Gobierno hoy encuentran, tanto de la Aeronáutica como del mismo Ministerio, de la misma Superintendencia de Transporte y de Comercio, para hacer posible que realmente haya unas garantías para quienes hoy nos tienen aquí sentados, porque lo que más nos preocupa es precisamente las garantías de los usuarios del servicio de transporte aéreo. Así es de que, señor Presidente y doctor París, tengo preocupación porque en los últimos momentos se ha referido Avianca, que tiene también preocupación con los temas que hoy condicionan esa resolución o esa integración, que a través de la Aeronáutica se ha dado el visto bueno a esa integración, porque dice que no estaría facultada para intervenir en la situación financiera que hoy tiene Viva, que para intervenir el tema de los pasajeros, que, sin embargo, pues hay un ofrecimiento frente a las alternativas que están ustedes planteando en esa decisión, y que, por supuesto, que en esos tiquetes comprados de Viva, pues irán como hasta el 24 de marzo de este mes. Entonces pues nos encontramos antes en... o en este momento tal vez como en una encrucijada de ver que hay una decisión del Gobierno, pero que también hay una situación que hoy la está evaluando Avianca, frente a los condicionamientos que pone el Gobierno, con relación a la integración. Pero también quiero decir que estoy satisfecha con las respuestas del Gobierno y que definitivamente tenemos que acelerar, agilizar las medidas que ustedes mismos han planteado como una necesidad para sobrellevar este momento crítico, que no es este momento, sino que viene acumulado de hace mucho rato, y que, de no tomar las medidas en este momento, puede ser más gravosa más adelante.

Sé que hoy las necesidades de quienes toman este servicio de transporte, por supuesto que casi que diría uno que son los que tienen la manera económica... los recursos para adquirir este tipo de pasajes, pero hay necesidades que tocan el bolsillo, por supuesto, de gente que no necesariamente es para turismo o para otros eventos de compartir, sino que hay otras necesidades que tienen que suplirlas a través de este sistema de transporte aéreo. Así es de que, señor Presidente, muchas gracias por el tiempo que me ha concedido...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muchas, muchas gracias...

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Pero, por supuesto, que estamos aquí atentos, para mirar cómo entre todos podemos ayudar en este propósito.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muchas gracias, Senadora. Senador Moreno, tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado:

Bueno, muy buenas tardes a todos; muchas gracias, querido Presidente. A lugar este debate de control político, era la semana pasada; yo... y lástima que no esté la Vicepresidenta, que hizo una exposición importante sobre varios temas. Ministro, bienvenido a esta Comisión, señor Director de la Aeronáutica, doctor París, a mi querida Ayda Lucy, Superintendente de Transporte, y a la querida Superintendente de Servicios Públicos, a las aerolíneas y a todos los asistentes y a los medios. Hoy más que este debate, yo quiero decirle, Ministro, Superintendente y demás, más que un debate de Viva Air y más que un debate de Avianca, de una integración, tenemos que ir más a fondo, y acá se mostraron unas cifras que tenía una presentación, y no voy a volver a hablar de cifras y demás, sino que aquí hay que hablar de cosas también más allá en las que se fallaron, y hago parte de la bancada de Gobierno y como bancada de Gobierno hay que relucir también algunas cosas en las que se fallaron, y hoy estamos en un “Gobierno del Cambio” y el Gobierno del Cambio habla de la Colombia profunda, de esa Colombia que hay que llegar a todas partes, y yo le digo, Ministro, esto no es simplemente un debate y el transporte aéreo tiene que ser más social, el transporte aéreo tiene que llegar a todas las regiones del país, como en otras partes del mundo y otros países, donde un ciudadano tiene accesibilidad de sacar su hijo del Chocó, a traerlo a una cita médica en avión, y no tiene que llevar 14 horas en bus, porque no le alcanza, porque las tarifas y los tiquetes aéreos son muy costosos.

Pero quiero decir algo, en la reforma tributaria, Ministro, yo radiqué una proposición, para que se mantuviera el 5% en las tarifas, y el mismo Gobierno, el Ministro de Hacienda, negó dicha proposición y hoy tenemos una tarifa del 19%, que incrementó las tarifas de los tiquetes aéreos. Pero detrás de esta crisis que estamos viviendo hoy, Ministro, viene una crisis peor: Hoy hay agencias de viaje, cerca del 50, 55% de las aerolíneas, de las personas que iban a San Andrés, Providencia y Santa Catalina, iban en Viva Air, y hoy agencias de viaje que compraron unos paquetes anticipados, están en crisis y están a punto también de quebrar a causa de esto, Ministro. Pero yo quiero llamar la atención, como bancada del Gobierno, desde que llegó el Gobierno el 7 de agosto a gobernar, se sabía de las pretensiones de Viva Air y de Avianca, de que querían integrarse; desde el siete (7) sabíamos y presentaron el detalle que no podían más operar, y yo quiero hacer varias preguntas, Ministro: ¿por qué no cancelaron la venta de tiquetes aéreos, si sabían que en un momento iban a dejar de operar? usted, la semana pasada, llamó la atención de que

Ultra iba para el mismo destino y que iba a ser intervenida posiblemente, que iban a cancelar la venta de tiquetes aéreos, ¿por qué no se hizo lo mismo con Viva Air? Y yo llamo acá al Ministro porque, querido Director de la Aeronáutica, se demoraron 5 meses en nombrar un Director de la Aeronáutica, sabiendo de una crisis que teníamos desde el 7 de agosto, teníamos una crisis y se tomaron 4 meses, perdón, y la aerolínea de Viva Air, que sabíamos que no iba a poder operar, les respondieron desde el Gobierno nacional que no había demostrado suficientemente que había una crisis, hasta que vimos los aviones en tierra, que no podían operar, ahí sí evidenciamos que había una crisis, ¿por qué esperar hasta allá? Yo quiero llamar la atención sobre estos temas, vendieron tiquetes aéreos una empresa que sabíamos para dónde iba.

La integración de estas dos aerolíneas, querida Senadora y amiga Soledad, no favorece a los pasajeros, no favorece a los ciudadanos; acá lo que va a permitir es el aumento de las tarifas y formarse un monopolio, y como bancada de Gobierno quiero llamar también la atención que no... por primera vez llega un gobierno de izquierda, un gobierno que va a defender las empresas nacionales, y no podemos fortalecer a unas empresas chilenas, Ministro, de que LATAM, de que JetSmart, vayan a manejar más rutas en el mercado colombiano, porque hoy teníamos unas colombianas fortalecidas y dejamos morir a Viva Air, sabiendo la crónica de una muerte anunciada, que sabíamos para dónde íbamos a terminar. Yo quiero llamar a esta atención y lo llamamos en el semestre pasado, esta Comisión Sexta citamos a un debate, para el que veníamos preocupados por lo que estaba pasando con las aerolíneas de este país, lo llamó el Gobernador de San Andrés y Providencia, de lo que estaba pasando con Viva Air, lo llamó el Gobernador de Antioquia, querido Senador, y estaban anunciando lo que iba a pasar con Viva Air. Por favor, yo quiero decirles que también prevengamos lo que se va a venir en Semana Santa, donde miles de viajeros, que compraron anticipadamente sus vuelos, donde empresas del turismo compraron también paquetes anticipados y que están a punto de quebrar, y yo aplaudo, Ministro, lo que usted está hoy planteando, de que le planteemos hoy al Ministro de Hacienda en ese Plan de Desarrollo y que volvamos al 5%, para que aliviemos un poco, y que revisemos cuál va a ser también el papel de la empresa Satena, donde se le van a inyectar más recursos, porque yo le digo, aquí hay que fortalecer a las empresas nuestras que tenemos, fortalecer el papel de Satena.

Y si nosotros también queremos hablar en cómo sacamos adelante una Ley de Cielos Abiertos en este país, para que los ciudadanos de esa Colombia profunda puedan movilizarse en avión, y que quedaremos pendientes como Senadores, y yo le hago un llamado a ustedes, Senadores

y Senadoras, de que esta integración, que van a manejar el 60% del mercado de tiquetes aéreos de este país, no puede ser que manejen un oligopolio, un monopolio, y que se suban la tarifa más de lo que hoy tenemos, de lo que usted lo explicaba hoy, Ministro, que me parece es exorbitante, me parece exagerado, de que un tiquete Bogotá-Valledupar estén en casi 4 millones de pesos. Hoy el avión no puede ser un lujo para los ciudadanos en un “Gobierno de Cambio”; hoy el avión, en un “Gobierno de Cambio” de izquierda, que quiere llegarle a lo social, que quiere apuntarle a esas personas que hoy no pueden viajar en un avión, nosotros, como Gobierno y como bancada de Gobierno, le hagamos las cosas fáciles a muchos ciudadanos hoy el que quieran acceder a un avión. Yo quiero decirle, Ministro, a lugar este debate, a lugar este debate, porque hoy queremos dar respuesta a muchos ciudadanos de un tiquete, y queríamos escuchar a los de Viva Air, ¿le van a devolver la plata o no le van a devolver la plata a los ciudadanos que compraron un tiquete en este país? Hoy quiero decirles, ciudadanos y ciudadanas, que vamos a estar muy pendientes, como Comisión Sexta del Senado de la República, que hace parte del transporte de este país, en qué va a pasar con ustedes, verdaderamente que se les devuelva hasta el último peso que esta aerolínea les cobró, sabiendo que iban a cerrar las puertas al día siguiente. Muchísimas gracias y muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador. Con la venia de los Senadores, me solicita el señor Ministro, como lo había anunciado, que tiene la reunión con el Embajador de los Estados Unidos a la una (1) de la tarde; si están de acuerdo los Senadores, va a quedar el señor ViceMinistro, además de todo el equipo, pero él no quiere irse sin responderle a los Senadores que han intervenido.

Entonces, señor Ministro, tiene usted el uso de la palabra, para que no solo le responda a los que ya han intervenido, sino que se despida y ya quedará acá el resto del equipo terminando el debate.

El Ministro de Transporte, doctor Guillermo Reyes González:

Muchas gracias, Presidente. Lamento mucho de verdad que me tenga que ir, pero escapa pues a mis posibilidades, de todas maneras, está todo el equipo aquí presente. Yo me voy a referir a las 2 intervenciones que he escuchado: Primero, pues respecto a lo que dice la Senadora Soledad Tamayo, en la preocupación que compartimos todos, la falta de aerolíneas; es evidente que es una gran necesidad, Colombia ha tenido la oportunidad de haber sido ese gran “hub” que es Panamá para la aviación en América Latina, y hoy por hoy los costos, los impuestos, como le decía el Senador Gustavo, generan un gran

dificultad de ser competitivos y que tengamos todas las aerolíneas que quisiéramos tener, entonces comparto todas Las observaciones que hace usted y me uno a esas consideraciones que usted ha señalado, Senadora. Frente a lo que dice el Senador Gustavo, le voy a contestar como a cinco argumentos, seis que usted dio, con toda la consideración y el respeto que usted merece. Efectivamente el transporte aéreo debe ser más esencial, a mí me gustaría mucho, Presidente, si la Comisión en las próximas semanas nos da la oportunidad de poderles presentar los proyectos de infraestructura que tiene el sector, que están reflejados en el Plan de Desarrollo, y allí está lo que llamamos los servicios aéreos esenciales. El Presidente Gustavo Petro, siendo candidato, como usted lo conoce, habló de muchas cosas, pero en materia de nuestro sector habló de fortalecer a Satena y fortalecer los servicios aéreos esenciales. Nosotros tenemos estructurado un proyecto donde hay importantes recursos, algunos de ellos van en la adición presupuestal que fue presentada recientemente por el Gobierno, destinada a aeropuertos, unos fronterizos, otros turísticos y otros más de concepto social, para nosotros los aeropuertos en el Chocó, en Nariño, aeropuertos en la Orinoquía y la Amazonía son fundamentales. Nuestra apuesta y la apuesta del Presidente por Satena es muy importante: Primera vez que vuela Satena el exterior, ya lo hizo y lo está haciendo con mucho éxito a Venezuela.

pero darle un salto a Satena a empezar a volar con aviones 319, 320, 321, no es fácil, primero necesita decisiones de la junta directiva; necesita que le inyecten el capital en el Ministerio de Hacienda, y eso no ha ocurrido; entonces que Satena entre a suplir lo que hace Viva, por ejemplo, lo que hace LATAM, va a demandar un tiempo. Nosotros le estamos apostando a una Satena que ya tiene 12 aviones, a que tenga tres aviones más, con capacidad de 50 pasajeros, para operar en materia de aeropuertos fronterizos. Queremos empezar a volar desde San Andrés hacia el Caribe, desde Ipiales hacia el Ecuador, y lo que tiene que ver con nuestra ruta, probablemente Barranquilla, Medellín, a diferentes aeropuertos de Venezuela. Entonces sí tenemos concebido todo el proyecto de aeropuertos o servicios aéreos esenciales con costos, como lo hizo Satena, no hay tiquetes superiores a los 500,000 pesos; en algunos casos se dispara porque hay una demanda muy alta, pero por regla general Satena presta un servicio, como lo ha demostrado con el tema de los vuelos San Andrés, Providencia y algunos aeropuertos en el Pacífico, que cumplen esa función social que usted demanda; esa es nuestra tarea, esa es nuestra obligación, que nos ha impuesto el Presidente de la República, y me gustaría mucho presentarles eso, junto con el tema de navegación fluvial y todos los corredores aéreos y nuestras vías terciarias, de tanto interés para cada uno de ustedes. Entonces comparto, sí, que el transporte aéreo debe ser más social y en eso estamos trabajando nosotros. El

caso Ultra, una gran preocupación, yo lo dije la semana pasada; JetSmart, dentro de su libertad que tiene, le hizo una oferta de compra, sin embargo, hay preocupaciones, por parte de JetSmart, de la situación del alquiler de los aviones, y la Superintendencia de Transporte le viene haciendo un seguimiento, a partir de los estados financieros que se les solicitó. Esperamos de hoy a mañana que haya algunas informaciones adicionales de cuál es la situación de Ultra, pero no es una situación que genere la mayor tranquilidad en cuanto a su operación, a pesar de ser una operación pequeña, pero cubre varias rutas que son importantes en este mercado del transporte aéreo. usted dice por qué no se actuó antes en el caso de Viva; nosotros entramos en el mes de agosto y cuando nosotros comenzamos había un encargado en la Aeronáutica Civil, el Presidente se tomó un tiempo en decidir quién era el Director, es la decisión del Presidente, tuvo varias hojas de vida, ninguna le satisfizo hasta que consideró el nombre del doctor Sergio París. Hubo un encargado, que a mi criterio lo hizo bastante bien, el capitán Francisco Ospina, y la decisión de por qué Presidente no nombró antes, es más del resorte de él, como es propio dentro de un ejecutivo, pero nosotros no podíamos actuar más rápidamente o, digámoslo, la Aeronáutica. La Aeronáutica recibió la documentación de parte de Viva y de Avianca, empezaron la investigación y en noviembre, agosto, septiembre, octubre, y el 4 de noviembre, tres meses de posesionados, tomó una decisión y niega la integración. Entonces ya la propia Aeronáutica, en su momento, dijo no a la integración porque no hay pruebas, y ahí vino la apelación en el mes de diciembre y fue cuando comenzó el nuevo proceso, aplicando la ley, pero nosotros nunca supimos que Viva iba a salir inmediatamente del mercado, por eso nosotros formulamos las denuncias e investigaciones correspondientes; supimos, sí, que iban entregando rutas, pero iban siendo suplidas con otras aerolíneas. Decor ¿por qué no fallo antes? Porque no hay procedimientos más céleres en el caso de la Aeronáutica, so pena que usted viole el debido proceso administrativo y las garantías del derecho de defensa. Sobre la venta de tiquetes aéreos en una empresa en quiebra, bueno, esa es mi denuncia penal, que está en la Fiscalía, repartida el día de ayer, en la que se tendrá que determinar por la justicia penal si hay o no hay una estafa agravada en la modalidad de masa. ¿La decisión permitirá un monopolio? Pues le respeto su afirmación, tanto el Director como el suscrito hemos sostenido que creemos que no, porque la decisión de quitarle o hacerle devolver gran parte de esos slots a Viva, no permite que haya monopolio, y ése es el criterio que tenemos, leída la resolución, la argumentación presentada, al punto que ése fue el punto clave para llegar a la decisión que se tomó. usted dice que se favorece a LATAM, a JetSmart; le empiezo diciendo algo: Viva no es colombiana, los dueños de Viva son de origen inglés; cuando aquí estuvieron dialogando con nosotros, vinieron representantes y dueños de los aviones, además de nacionalidades diferentes a la colombiana, aquí no

se favorece a LATAM, aquí se favorece a lo que llamamos un mercado de cielos abiertos, es decir, suponga usted que decimos no vamos a favorecer a LATAM, ¿y quién va a volar en Colombia? Satena tiene 12 aviones, su capacidad es baja; Ultra, su presente y su futuro están en duda; Wingo pues es panameña, como usted lo debe saber también; y lo que nos queda es Avianca, que ha sido la que desde hace 105 años ha venido operando en Colombia. Entonces supongamos que no opera Wingo, que no opera LATAM, que no operan sino Satena y Avianca, ¿quién genera que haya un monopolio? La misma situación de la aviación colombiana, porque no hay más ofertas; a nosotros nos parece bienvenida la posibilidad JetSmart, porque trae 110 rutas más y el ciudadano tiene que tener la posibilidad de escoger opciones, pero esta decisión no favorece a nadie, favorece al usuario, favorece una integración que se solicitó, con los condicionamientos que hace la Aeronáutica Civil; y JetSmart le falta mucho para empezar a volar, el procedimiento, Director, ceo que oscila entre 6 meses y 12 meses para que empieza a volar. Entonces, ¿ahora quién va a operar? Satena no tiene los recursos para poner aviones del tamaño y capacidad que tiene Viva, que tiene Avianca, que tienen otras aerolíneas, pero estamos trabajando para que crezca, necesitamos mayor apoyo desde el sector económico del Gobierno. Se anunció lo que pasaba con Viva desde antes, sí, pero no se podía tomar una decisión diferente dentro de lo que es el procedimiento administrativo a cargo de la Aeronáutica, que lo podrá ampliar ahora el Director de la Aeronáutica. Nosotros hemos tratado de actuar con la mayor diligencia, en su oportunidad le formulé un par de controles de tutela a la Aeronáutica, a la oficina que tenía la investigación, para que fallará con celeridad, y su respuesta era siempre: *“Yo me rijo por la ley y la ley me establece unos procedimientos y unos términos”*. Pero, bueno, será, como dicen, otras autoridades las que juzguen si actuamos en tiempo; no, pero este Gobierno ha estado preocupado por el transporte aéreo, por los pasajeros, por que haya una solución que favorezca a todos; por eso decía, y me ratifico, creo que los condicionamientos que pone la Aeronáutica van en camino a lo que llamamos justicia social y justicia económica, como constructores de la paz total. Con eso le respondería y le agradezco mucho, Senador Gustavo; sé su compromiso, sé su interés en este tema, y como parte del “Gobierno del Cambio”, a nosotros nos rige el defender al pasajero, siempre. Muchas gracias, Presidente; con la venia de todas y todos los Senadores, muchas gracias por la invitación, la citación; para mí siempre será un gusto estar acá y estamos listos a que hagamos una sesión de lo que el sector de ustedes, que es el sector que está a mi cargo, tiene posibilidad de mostrarles de lo que tenemos y que le debe interesar a todo el país. Así que muchas gracias, Secretario, Director, superintendentes y a todos, me retiro, pero del recinto, por si alguien tenía otro interés de... de pronto no tengo interés por ahora.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

señor Ministro, le agradecemos su presencia e igualmente, en condición de Presidente, la Mesa Directiva y toda la Comisión Sexta le agradece su presencia, aquí quedará su equipo para terminar el debate, y programaremos nuevamente, como así bien usted lo ha sugerido, para que continuemos debatiendo los temas que le interesan a los colombianos y que presiden la cartera, que con lujo de detalles usted dirige. Gracias, señor Ministro, y lo despedimos... no sé, el Senador Quintero quiere cerrar con algo antes de... sí señor, bien pueda, Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, es para ver si usted puede tratar de darnos unos tiempos establecidos, porque tenemos Plenaria a las dos y yo no quisiera quedarme sin poder hablar en este importante debate. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Así lo hemos sugerido, sino que a mí me da pena cortar a un colega que se entusiasma con la palabra, como nos pasó con el Senador Moreno. Entonces tiene el uso de la palabra, haciendo la sugerencia del Senador Quintero, entonces, Senador Alex Flórez, tiene 3 minutos.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández: Gracias, Presidente. Importante que, en ese establecimiento de tiempo, Presidente, busquemos que el Gobierno sea también mucho más puntual en sus intervenciones, para darle espacio a los Senadores y Senadoras a que puedan presentar sus posturas, y acojo su llamado. Yo creo... perdón, ¿el Director de la Aeronáutica? Vamos a esperarlo, si le parece, Presidente, al Director de la Aeronáutica.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por favor, moción de orden que está interviniendo el Senador Alex Flórez. Por favor, Senador, continúe, mil excusas .

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

No, espere, estamos esperando al Director que...

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Estamos esperando que venga el Director de la Aeronáutica.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Un minuto, para poder que escuche al Senador.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Si alguien nos ayuda diciéndole al Director de la Aeronáutica que lo estamos esperando.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Tranquilo, doctor París. Continúe, Senador Alex.

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, gracias, Presidente. señor Director, saludarlo, a los viceMinistros, demás Senadores, medios de comunicación y personas que todavía acompañan la sesión. Yo creo, señor Director, que ustedes, en una situación tan compleja como la que ocurrió con Viva, evidentemente y efectivamente hicieron lo que tenían que hacer. Creo que la mayoría de los Congresistas coincidimos en que la situación era tan compleja y los pasajeros tantos miles y miles, que no queda otra opción distinta que aprobar la integración. Lo que creo que tampoco se puede soslayar es el hecho de que ustedes aprobaron esa resolución bajo chantaje, porque lo que hizo Viva con el país fue un chantaje, en la que sabiendo y conociendo que en el desorden institucional que tiene el país, en la medida que aquí escuchamos a un funcionario tras otro, decir que no tenía las competencias para poder apretar, digámoslo de forma coloquial, a las aerolíneas, que no tienen las herramientas, ni las tiene usted desde la Aerocivil, ni las tiene el Ministerio de Transporte, ni las tiene la Superintendencia de Industria y Comercio, ni las tiene la Superintendencia de Transporte, todos coincidieron en decir que no estaba en sus manos, que no tenían las herramientas o que las herramientas que poseían son limitadas, frente a lo que ocurre en el escenario de las aerolíneas, tanto así celebrando, Viceministro y Viceministra, el hecho de que el Ministerio de Transporte haya tomado la decisión de presentar una denuncia penal contra la aerolínea Viva por los hechos ocurridos, pues también nos encontramos en las noticias con que la Fiscalía no sabe por dónde coger, que la Fiscalía está enredada con el tema porque hay unos vacíos y unas lagunas legales en ese sentido, que no le permiten tomar decisiones oportunas o, por lo menos, no saben cuál es el proceder que les que les compete en un proceso de estas calidades. Luego, es evidente que hay un desorden institucional, en el que el más afectado sigue siendo el ciudadano, y decirle a los funcionarios de Viva que están aquí, reiterar que ustedes extorsionaron al Estado y que tiene la responsabilidad de responder por los daños causados; uno tiene que ser serio, ¿cómo es posible que sale el Presidente de Viva a los medios de comunicación, a decir que no le van a devolver la plata de los tiquetes a los colombianos?, y trata de evitar la responsabilidad, y sencillamente lo que hicieron fue una caja de 272,000 millones de pesos, vendiéndoles tiquetes a los colombianos, cuando sabían que iban a parar su operaciones, en una jugada absolutamente inaceptable, que ya había iniciado mucho tiempo atrás, porque desde el 22 de abril o, más bien, desde abril del año 2022, sin haberle pedido permiso a la Aerocivil, Avianca le compró las acciones de Viva Latinoamérica y Viva Air, pero para evitar que se hablara de una integración, le cedieron el control de esas acciones, el control político de esas acciones, a dos sociedades recién creadas, que de alguna

manera garantizaban el hecho de que si Avianca era el dueño de las acciones de Viva, no iba a tomar las decisiones estratégicas a nivel comercial sobre Viva, del que ya era dueño, pero eso, lo sabe usted, señor Director, fue una jugarreta, en la cual Avianca ya había metido en esa sociedades a unos funcionarios, que hasta hacía unos pocos meses hacían parte de su propia empresa, es decir, unos funcionarios de Avianca, que salieron unos meses antes de abril del 2022, en abril Avianca les compra las acciones a Viva, y las acciones políticas y los derechos políticos de esas acciones se los cede a unas sociedades, que eran dirigidas por unos ex funcionarios de Avianca, pero en el papel aparecía que ellos no tomaban las decisiones comerciales.

Así que aquí también hay que hablar, ya que está el “CEO” de Colombia para Avianca, de cuál es la responsabilidad de Avianca frente a una situación como esta, en la que se presentan como salvadores a tratar de resolverles los problemas a los ciudadanos que se quedaron sin tiquetes, cuando hay evidencia, y así se ha pronunciado, entiendo, la Superintendencia de Industria y Comercio, o se filtró información, que indica todo el montaje que se presentó en este caso, en el que Avianca y Viva acordaron las acciones que en adelante ejercerían y que obligarían a la Aeronáutica Civil y al Estado, al gobierno colombiano, a terminar aceptando una integración, que indudablemente viene en perjuicio de los ciudadanos colombianos, porque si el tiquete a Valledupar vale 4 millones y medio ahora, pues ni qué pensar de lo que va a pasar al disminuirse la competencia, con toda una clase de condicionamientos que el Gobierno nacional, que en cabeza de la Aeronáutica Civil presenta como la quinta, mantener un límite de tarifas efectivo en las rutas donde el ente integrado quede con el 100% –límite de tarifas efectivo, ¿qué es eso?– en un país donde hay libertad tarifaria, y en esto sí debo presentar mi desacuerdo con el señor Ministro, cuando dice que uno, cuando no hay competencia, tiene que someterse a las condiciones del mercado; no señor, es que esto es un Estado Social y de Derecho, y el transporte aéreo en Colombia es considerado un servicio público esencial, no es posible que la libertad del mercado sea la que hoy está regulando los valores de las tarifas, y que nosotros, como Congresistas, representantes de este pueblo que se quedó atrapado en los aeropuertos, no estemos haciendo nada hoy para ponerle una talanquera al valor de las tarifas, como sucede en el transporte terrestre, donde hay unos precios base, para que las empresas no pierdan, pero también unos techos, que buscan proteger al ciudadano, y en esta Colombia democrática, donde el transporte aéreo no es un lujo o no debería ser un lujo, sino un derecho para garantizar la conexión entre las regiones del país, no es posible que estemos hablando de que tenemos que someternos a las condiciones de una empresa, que chantajea al Gobierno y que va a tener que responder ante la justicia por eso. Así que sea ésta la oportunidad,

señor Director, viceMinistros, viceministra y Congresistas, Senadores, Senadoras, para que nosotros, siendo los principales responsables y representantes del pueblo en esta comisión, que regula el transporte aéreo, nos pongamos de acuerdo en acabar con estas condiciones que hoy están perjudicando al colombiano. No puede haber libertad tarifaria en un país que pretende democratizar las oportunidades y democratizar facilidades, para que los ciudadanos puedan moverse de un lugar a otro, y que esa libertad ha sido utilizada por esas aerolíneas, como Avianca, por ejemplo, para poner valores de tiquete de Medellín a Bogotá por más de un millón de pesos, en un trayecto que dura media hora; eso es impresentable, inaceptable, y no van a seguir más que utilizando ahora el súper poder que tienen al ser dominantes de más del 60% del mercado, lamento decirlo, pero creo que lo que va a pasar es que nos vamos a enfrentar a un mayor abuso de estas aerolíneas, que en nada les importaron los colombianos, a los que le siguieron vendiendo tiquetes hasta el último minuto, antes de cerrar, en nada les importaron ni los ciudadanos extranjeros que se quedaron atrapados aquí en Colombia, en nada les los ciudadanos colombianos que se quedaron atrapados en otros países, lo único que les importó fue la plata, cuidar sus interés económico y sus bolsillos, a costa de joder a la mayoría de los colombianos que se quedaron esperando en los aeropuertos. Muchas gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador. Tiene la palabra la Senadora Ana María por 3 minutos.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Gracias, Presidente. Un saludo muy especial al Ministro de Transporte, que se tuvo que ausentar, a la Superintendencia de Industria y Comercio, a la doctora María del Socorro, al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París, a la Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina, a todos los que nos acompañan en el día de hoy, a las aerolíneas, a Avianca, Viva, a IATA, a ANATO, que también están en este recinto. Primero, Presidente, reprochar la decisión de una aerolínea de suspender de tajo su operación y afectar a miles de colombianos; nunca debió suceder, jamás. Nosotros hemos visto el sufrimiento y el padecimiento de miles de usuarios en los aeropuertos, arrojándose con toallas, las maletas de almohadas; bebés, personas con diferentes tipos de discapacidades sufriendo y padeciendo esta difícil situación y crisis, que se ha provocado por esta decisión de la aerolínea Viva. Hablando con ANATO, nos reporta algunas cifras que yo creo que hay que traer aquí a la mesa, hablando más o menos de entre 20,000 y 30,000 millones de pesos de agencias de viajes afectadas, agencias de viajes que hacen parte de este gremio, aproximadamente 800 agencias de viajes, de las

cuales 155 son las que hasta hoy han reportado este tipo de complicaciones y de pérdidas en estos momentos, porque esto es una cadena, no solamente es el tiquete, es el hotel, es el transporte terrestre; es toda una cadena, es como un dominó que se empieza a caer y hoy, de verdad, tenemos que ser solidarios con las agencias de viajes, que están en la mitad de esta cadena y que hoy les está tocando responder por una aerolínea que dejó de operar, y que ellos son un intermediario que hoy debemos proteger a través de esta comisión, Presidente. Necesitamos con urgencia poder sacar adelante, más que nunca, una regulación efectiva, y que ese proyecto de ley, que lleva dos debates, del consumidor aéreo, podamos retomarlos con rapidez, le pido, Presidente, en esta comisión, y ahí podamos expresar y podamos dar unas soluciones específicas para este tipo de problemáticas.

Esta situación nos lleva, por supuesto, a replantear la operatividad del sector del transporte aéreo en nuestro país, la dinámica del mercado, todos los que participan, la intervención del Estado, si es eficiente, si es ineficiente, si es a tiempo, porque hoy lo que vemos es que los usuarios están totalmente desprotegidos, y estamos al frente de un servicio público esencial, donde el artículo 24 de la Constitución Política nos dice que es un servicio público esencial que tenemos que proteger y, así mismo, todas estas empresas deben trabajar bajo esa premisa. Varias preguntas que nos las tendrán que responder las autoridades, por supuesto: Si Viva y Avianca actuaron de forma premeditada y con dolo; si hacemos una encuesta hoy en esta comisión y en el país, gana el Sí, pero nosotros necesitamos...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Tiene un minuto para concluir, Senadora Ana María.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Las autoridades determinen, así mismo, sobre la denuncia penal, ¿hay o no hay estafa agravada? Necesitamos con celeridad que esta respuesta se le dé a Colombia, ¿hubo constreñimiento?, ¿no hubo? También le pedimos a las autoridades que establezcan este tipo de conductas delictivas, y si así fueron, que sean sancionadas. La justicia social y económica, Presidente, por supuesto, que nosotros la apoyamos. Al Director de la Aeronáutica Civil, creo que hoy nos habló, nos llegó, señor Director, todo lo que transmitió; por supuesto, queremos resguardar los derechos de los usuarios, de los trabajadores, que deben estar por encima y primar sobre cualquier otro interés económico o político en esta decisión, y yo hoy, desde esta curul, yo respaldo su decisión, pero tengo todos estos cuestionamientos en medio de un proceso que empezó el 29 de abril, toda una cronología que hay que estudiar hasta el día de hoy. Creo que usted hizo lo correcto, pero no

estamos conformes con la forma en que actuaron estas aerolíneas, con la forma como se violaron los derechos de los usuarios; le pedimos a Avianca, que ya hizo un pronunciamiento, Presidente, donde dice que han reubicado más de 70,000 usuarios, se estima que son 460,000 aproximadamente y Avianca ha podido lograr mover 70,000, las otras aerolíneas 10,000, todavía tenemos un gran número de usuarios perjudicados, otros...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Bien pueda, Senadora.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Renunciado al tema de la reubicación, porque ya no daba a lugar, pero le pedimos a Avianca, en su comunicado dice que estarán hasta el 24 de marzo haciendo estas movilizaciones, que esta fecha sea extendida, no solo a Avianca, a las otras aerolíneas, para poder salir de esta crisis, por lo menos atender a los pasajeros que todavía necesitan llegar a diferentes destinos. También Avianca nos dice que ésta es una aprobación condicionada, que van a estudiar; pedimos que sea de forma rápida, para que pueda quedar en firme; hasta que esto no quede en firme no podrá o no está facultada para intervenir en la situación operativa ni financiera de la aerolínea Viva, ni podrá resolver, como exige la resolución, la situación de los usuarios afectados por la "low cost". Entonces aquí sí pedimos celeridad en ese estudio por parte de la aerolínea Avianca, que no suspenda esas operaciones, para seguir llevando a todos estos usuarios afectados por la aerolínea Viva, y que, por supuesto, le pedimos a las autoridades que le den respuestas rápidas y prontas al país, sobre los abusos que han venido cometiendo en medio de este proceso, y que también estudie la cronología, a ver si esto pudo ser premeditado o con dolo. Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Con gusto, Senadora. Senador Elías, tiene el uso de la palabra.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

Muchas gracias, señor Presidente, al Ministro, al ViceMinistro, a las superintendentes que nos acompañaron hoy, al Director de la Aerocivil y a todos los colegas; estamos ahorrando los saludos para agilizar. Yo sí quiero abordar esto desde dos puntos totalmente diferentes, ya creo que los compañeros han dicho todo lo que prácticamente tenemos en común muchos Congresistas, pero sí quisiera hacer como una síntesis de lo que ha pasado aquí: El 8 de agosto de 2022 se presenta la solicitud de integración, el 4 de noviembre se rechaza en una primera medida, y así siguieron pasando una serie de cosas. Esta comisión, que es la Comisión Sexta, señor Director, señor

Viceministro y sras. Superintendentes, es la comisión que está encargada de velar por el transporte, por los usuarios, por los trabajadores del transporte aéreo y terrestre en el país, y le hicimos varias invitaciones al Ministerio de Transporte, con el Senador Guido, con el Senador Quintero, el Senador Alex y Pedro, y la Senadora Ana María; varias, varias solicitudes le hicimos, para que nos sentáramos en una mesa técnica a dialogar sobre lo que estaba pasando con esta integración entre Viva y Avianca; la primera la hicimos el 25 de enero de 2023 y no obtuvimos respuesta ni del Ministerio de Transporte ni de la Aerocivil; la segunda la hicimos el 2 de marzo y seguimos sin tener respuesta, y creo que es muy importante que este sea considerado el escenario para tratar eso, porque nosotros no estamos aquí representando los intereses propios de nosotros, sino los intereses del pueblo colombiano, de los usuarios, de los trabajadores y también de las empresas que trabajan en el espacio aéreo colombiano. Una cosa es proteger a los que sufrieron antes de y durante esta crisis, a los trabajadores, a los usuarios, que obviamente ya aquí han resumido todos los inconvenientes que tuvieron, y otra cosa es protegerlos a lo que va a pasar de aquí en adelante, y creo que también es muy importante, señor Superintendente, que dividamos la historia en dos. El señor Ministro nos hablaba de que hay muchos factores que afectan los precios de los tiquetes: La inflación, sí, es verdad, la inflación está golpeando al país; la gasolina, sí, es verdad, está golpeando al país; los impuestos, sí, es verdad, están golpeando al país; pero no es posible que los tiquetes aéreos sean baratos en una temporada y sean caros en otra, porque la inflación no se sube y se baja por un golpe, hay que ver de qué manera se ejerce mejor la función de con...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Bien pueda, Senador, concluya.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

De qué manera se ejerce mejor la función de control de las superintendencias y, de una vez por todas, le ponemos coto a estos abusos, porque sí es abuso de las aerolíneas que un pasaje en Semana Santa cueste 4 millones, mientras en una época que no es tan comercial pues obviamente se baje a 400,000, 300,000 pesos; no es porque la gasolina subió en Semana Santa, no es porque la inflación se disparó en Semana Santa, no es por nada de eso, es simplemente puro capricho y abuso de las aerolíneas. Entonces yo creo que sí hay que ponerle coto a partir de ahora, para proteger a los usuarios en un futuro de lo que pueda pasar aquí. Los invitamos a que no le tengan miedo a la Comisión, a que acudan a esta Comisión cada vez que los invitamos, y que este es el escenario para discutir todos estos temas. Muchas gracias, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador Elías. Senador Quintero, tiene el uso de la palabra

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, muchas gracias. En primer lugar, quiero darle la bienvenida a todas las personas que se encuentran hoy acá en la Comisión; quería decirle que estoy muy de acuerdo con el Senador Elías, frente a lo que dice, esta es la Comisión que tiene que ocuparse de estos temas tan importantes, y es muy frustrante para nosotros, como Senadores de la Comisión Sexta, que el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio y la Superintendencia, con todo respeto, pues es la primera vez que los vemos acá en esta comisión. Entonces hacerle un llamado respetuoso, querido ViceMinistro, para que vengan más a la Comisión; yo, por ejemplo, he presentado tres debates de control político que tienen que ver con el tema del ministerio y ya llevamos seis meses, y es la primera vez que ustedes están acá en esta comisión. Un tema tan importante, tan fundamental, como es el tema aéreo y la protección de los usuarios, como lo dice mi compañero, nosotros tratamos con el Senador Guido también especialmente, de alguna manera, llamar la atención por parte de ustedes, del Gobierno, les mandamos varias solicitudes de información, en respuestas que realmente eran casi como un chiste: *“Vamos a remitir a tal entidad”*, *“no somos competentes en esa entidad”*, *“vamos a tratar de dar solución”*, pero nada de fondo y nosotros obviamente no podíamos responderle a los usuarios y a la comunidad, que es a la que nos debemos. Hicimos reuniones con los Senadores, con las aerolíneas, que también estaban preocupadas, comunicados de prensa, le respondimos a un exsuperintendente, que nos dijo que quitáramos nuestras cochinas manos de esta decisión; nosotros somos los competentes y somos los que también tenemos que vigilar al Gobierno y hacer el control respectivo, pero nos vimos demasiado solos en esta batalla, que yo creo que ustedes, por obligación, tenían que venir acá a contarnos bien lo que estaba pasando y poderle dar respuesta a la comunidad. Nuestra petición, la petición del Senador Esteban Quintero, se centraba básicamente en tres o cuatro aspectos; nosotros o Esteban Quintero no estaba defendiendo a Viva, no estaba defendiendo a Avianca, no estaba diciendo o pidiéndole al Gobierno que por favor tomara la decisión positiva, para que se integraran las 2 aerolíneas; lo que nosotros estábamos defendiendo o este Senador estaba defendiendo, desde la oposición democrática, uno, es que se salvara la conectividad del país a precios bajos, porque Viva es una aerolínea que obviamente conecta al país a precios bajos, no podemos nosotros olvidarnos que fue la primera aerolínea que le dio la oportunidad a muchos colombianos para que viajaron en avión; lo segundo, proteger

el empleo de más de 5,000 personas que estaban obvia...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Termine, Senador, bien pueda.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Más de 5,000 empleados directos e indirectos que tenía o que tiene Viva Colombia y que además de eso, muchos de ellos estaban o están trabajando en Antioquia, en mi departamento, en el oriente antioqueño y específicamente en mi municipio, en Rionegro, Antioquia; es que si Viva Colombia desaparece, el municipio más afectado de Colombia es el municipio de Rionegro, el departamento más afectado es el departamento de Antioquia, entonces aquí si tenemos que diferenciar las posturas y aquí también tenemos que salir a defender nosotros a nuestro territorio. Obviamente estoy de acuerdo con todas las personas que me han antecedido en la palabra, diciendo que debemos tratar de regular muchísimo mejor, para tener una protección más grande para el usuario; obviamente algunas aerolíneas abusan de los usuarios y lo principal es el usuario, pero de eso nos tenemos que ocupar inmediatamente termine este debate de control político, para hacer otros, donde nos unamos todos, y entre los diferentes proyectos de ley que ya radicamos, junto con el Representante a la cámara Hernán Cadavid, en donde tendremos propuestas para algunas sanciones a las aerolíneas y la protección de los usuarios. Pero, mientras tanto, lo que había que defender era el empleo de los orientales, de los rionegreros, de los antioqueños, la conectividad, que se iba a quedar sin conectividad aérea el Oriente de Antioquia con Colombia, con el resto del mundo; lo decía al Ministro, San Andrés Islas, hacía casi un SOS el Gobernador de San Andrés de que por favor no dejaran morir a Viva Colombia. Otro tema importante, Presidente, y usted ahí me res... me disculpan, compañeros, por el tiempo, pero este es un tema que nosotros le hemos trabajado mucho desde la oposición democrática del Centro Democrático, y que creo que es importante que la comunidad así lo escuche: Estas aerolíneas, lo que es Viva Colombia y lo que es Avianca, han ayudado a construir infraestructura física para la conectividad del territorio colombiano, han ayudado; una de ellas no es colombiana porque es inglesa, pero la operatividad precisamente es en Rionegro, en el departamento de Antioquia; Avianca lleva 101 años operando aquí en Colombia y nosotros le íbamos a dar la espalda a una petición de unos empleados, que estaban diciendo: "Por favor, no nos dejen morir por algunas cosas que también decían y es que queríamos proteger más a aerolíneas internacionales", y yo sí le hago un llamado acá a nuestra compañera, a la Senadora Sandra, que lastimosamente no se encuentra, y es mucho cuidado con los errores conceptuales, ¿cómo así que monopolio? Yo hasta donde

tengo entendido, y voy a leer, monopolio es el derecho legal concedido por el Estado a un individuo, grupo o empresa, para explotar con carácter exclusivo alguna industria o comercio, y ella misma nos presenta, después de decir que hay un monopolio o que podría permitirse el monopolio, un cuadro en donde Avianca tiene el 32%, donde LATAM tiene el 17%, Viva el 15%, otras, una, dos, tres, cuatro, cinco, seis aerolíneas más, donde tienen participación. Seguramente podría ser oligopolio, pero es que mucho cuidado, mucho cuidado con los conceptos, porque así es donde se puede engañar a la comunidad, y si nosotros nos... si nosotros estamos viendo acá que Viva y Avianca se integran, que podría llegar al 47.1, pues entonces vamos y comparemos con el resto del mundo y aquí en Latinoamérica: Panamá, Copa, 100% de la operación; Chile, a la izquierda colombiana, que le tiene... sirve de tanto ejemplo en Chile, Chile, LATAM, 60%; Perú, LATAM, 68%; Ecuador, LATAM, 53%; Aerolíneas Argentinas en Argentina, 63%; quiere decir eso que mucho cuidado, compañeros, está bien que nosotros tengamos como nuestro principal objetivo proteger a los usuarios, ese debe ser el de todos, y desde acá me pongo la camiseta nuevamente a decirles a los usuarios que tenemos que darle aquí el debate que se merecen para las aerolíneas, para que los traten mejor. Pero acá lo que también tenemos que nosotros darnos cuenta, es que en detrimento del no apoyo a una aerolínea como Viva, para que no desaparezca, podríamos fortalecer a otras aerolíneas que ni siquiera son colombianas, y ahí sí podríamos tener un monopolio, no solamente Colombia, sino a nivel de Latinoamérica, de aerolíneas como LATAM, por ejemplo, entonces cuidado con los conceptos. Quiero terminar, querido Presidente, diciendo que yo respeto, aplaudo la decisión de la Aeronáutica; creo que se demoraron, no puede ser aquí una excusa, como dijo el Ministro, que porque los procedimientos no son céleres, porque no hay celeridad en los procedimientos, aquí yo creo que había un tema muy importante y urgente como un servicio público, que es todo este tema del transporte aéreo, y me parece bien, fundamental que hayan dos posiciones o dos requisitos que pone la Aerocivil, además del tema de los slots: Lo primero, para los pasajeros, que les reembolsen el dinero o los dejen volar a los que tenían pasajes o que... perdón, que les reembolsen el dinero o que dejen volar a quienes tenían los pasajes y puedan usarlos; y para no afectar a los usuarios, que se debe mantener la modalidad del bajo costo por Viva Colombia. Quiero decirles, apreciados compañeros, que nosotros tenemos que tomar el problema estructuralmente; claro que hay que proteger a los usuarios, es mi principal preocupación, y aquí vamos a dar la batalla con el proyecto de ley que radicamos, de autoría de Hernán Cadavid, Representante a la Cámara del Centro Democrático, y en los diferentes debates que vamos a hacer, pero también no se nos olvide

que Rionegro, que el Oriente antioqueño, que Antioquia, donde está Viva Colombia, necesita que protejamos el empleo y la conectividad de esa región con el país y con el mundo. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador. Tiene la palabra la Senadora Sandra.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, señor Presidente, mi saludo cordial para los... el señor Director de la Aeronáutica Civil, para el señor Ministro, para la doctora Ayda, la Superintendente, para los funcionarios de Avianca, de Viva, para quienes han estado acompañándonos aquí en esta comisión y en esta audiencia que estamos realizando hoy. Realmente, señor Presidente y colegas, Senadores, no es la primera vez que aquí en esta Comisión Sexta visibilizamos la problemática y la multitud de quejas que han llegado a nuestros correos por cuenta de los usuarios, dada la forma como la empresa ha tratado a los usuarios, y los ha tratado en el costo, los ha tratado en violación a derechos humanos, porque en eso radica, y en ejemplos que ustedes han colocado aquí, pero también, por ejemplo, altos costos, no devuelven tiquetes, se cobran unas multas por cambio de tiquetes, bloquean las plataformas, hay que comprar el tiquete en los aeropuertos, lo cual tiene un costo de 30 a 50 mil pesos, los tiquetes son entre 400, 600, 900 y más de un millón de pesos, y esto es costosísimo para la gente del común, y en eso aquí, en varias ocasiones, nos hemos referido y nos hemos referido visibilizando, para que también los organismos de control, junto con las empresas, junto con las empresas, se notifiquen, pero también para que se regularice y se creen, se generen políticas, en que hay que ver a la persona, al usuario, como un ser humano, no como una fuente de riqueza que genera rentabilidad para la empresa; cuando no lo vemos así, por supuesto, que desconfiguramos el servicio aéreo o el servicio que la empresa presta, y eso desafortunadamente lo hemos vivido aquí desde el período pasado, en la multitud de quejas que hemos recibido, vuelvo y repito. Ahora, realmente sí sorprende ver cómo Avianca, para obtener la aprobación, la aprobación de la Aeronáutica Civil de la integración con Viva, vemos cómo los funcionarios de Avianca aparecen trabajando en Viva, ¿cómo nos explican eso?, ¿qué razón le podemos dar nosotros a los usuarios, que nos han enviado multitud de quejas de estas formas que han realizado o que ustedes hicieron...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Termine, Senadoras; sí, aquí estoy, un minuto más para la Senadora.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Muchísimas gracias. La forma como Avianca y Viva trataron a los usuarios, pues claro que eso significa que les importó muy poco la gente, les importó muy poco el caos que generaron, pero no solamente eso, sino también la afectación a empleados directos e indirectos, que, por supuesto, tienen en Viva. Y finalmente, para no demorarme, yo sí saludo aquí la intención del Gobierno nacional y del Ministerio de Transporte, para convertir a la aerolínea Satena en una aerolínea que nos permita la conectividad con la Colombia profunda, la conectividad con los territorios, esa donde las plazas que no le generan renta a las aerolíneas que están... las aerolíneas más poderosas de nuestro país es Avianca y LATAM, allá donde no llegan las aerolíneas, o donde esas plazas no generan renta, que llegue Satena a conectar a nuestro país, eso lo saludo porque necesitamos y por lo que es Satena, y porque el Ministerio de Defensa ha posicionado a Satena, sobre todo en estos territorios, y que esto pueda contribuir, óigase bien, que pueda contribuir a competir con estas dos aerolíneas más grande con el mercado colombiano, pero que también podríamos, de una u otra manera, generar ajustes tarifarios, para la gente que necesita a diario ir a las regiones por uno u otro motivo. Muchísimas gracias

El Presidenta, honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

A usted, honorable Senadora. Tiene la palabra el Senador Guido.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Muchas gracias, un saludo para todas y todos. Bueno, yo creo que a esta altura del tiempo y del debate ya se ha dicho casi todo, yo solamente tengo algunas afirmaciones que hacer en torno a lo que ha sido el manejo de esta crisis que no tuvo solución, porque la crisis a esta altura del tiempo no se ha solucionado. Anoche, a la extraña hora de las doce y media (12:30), nos dimos cuenta de que la Aerocivil había expedido una resolución, aceptando la integración con condiciones entre Avianca y Viva Air, pero esa resolución no implica que se haya solucionado el problema de una empresa que se quebró, Viva Air se quebró: El problema de una plata que se está perdiendo, entre ella la plata del Estado, porque el Estado fue garante de un crédito para Viva Air, con dos bancos, por valor de 74,000 millones de pesos; está a punto de perderse creo que una plata que pagó Avianca por integración económica, no política, a Viva Air por 240 millones de dólares, si no estoy mal; y está perdida una plata de las agencias de viajes, doctora Ana María, que supera, entiendo, los 700,000 millones de pesos; y fundamentalmente la solución para más de 400 personas que adquirieron tiquetes con la empresa Viva Air, tampoco se ha solucionado, señor Director de Aerocivil, es decir, que a esta altura del tiempo esta crisis, en vez de arreglarse, se profundizó

y yo sí quiero llamar atención sobre la manera, creo un poco indolente e ineficiente, como actuó el Estado en el manejo de esa problemática. Es que la situación de la crisis de Viva Air fue planteada desde el mismo momento en que se hizo el empalme entre el gobierno saliente y el gobierno entrante, y hace más de 7 meses se pidió, por parte de Avianca, la posibilidad de la aprobación de una integración, habida cuenta de que ya se pidió a las autoridades del país aeronáuticas la posibilidad de aceptar una integración total, porque ya la integración económica se había dado y nunca se ha probado en los documentos que había visto que esa integración, señor Director de Aerocivil, señor Superintendente, haya sido una integración también política, es decir, que ahí no podemos hablar de una integración completa, y no podemos tampoco hablar de una integración que implicara la construcción de un cuasimonopolio manejado por Avianca. Entonces ¿qué tenemos al día de hoy? Una crisis que no se solucionó; el salvamento de una empresa que no se dio, Viva Air; unas circunstancias adversas para los usuarios, que hemos intentado defender, y esta discusión, por demás, ha estado llena de mucho prejuicio porque es cierto, yo digo que esta circunstancia ubica a las aerolíneas mal parqueadas, hay problemas de tarifas, problemas de incumplimientos, problemas de maltrato con usuarios, pero eso no implica que no podamos tener la suficiente objetividad, para con base en alejarnos de los prejuicios, plantear la posibilidad de que también se investigue a los funcionarios que fueron indolentes frente al manejo de esta situación. Cuando ya la circunstancia había llegado a un punto de no retorno, salieron, ahí sí, ciertos órganos del Gobierno a demandar penalmente, a tomar el manejo de la empresa Viva Air, cuando ya la circunstancia, la situación había llegado a una insolubilidad que todavía no se da... a una solución que todavía no se da en este momento.

... demás, señor Presidente, y proponer simplemente una cosa: Como este tema sigue, como no sabemos cuál va a ser la respuesta de Avianca y de Viva Air, que ya no existe, frente a la decisión de la Aeronáutica, le propongo que se integre, de parte de esta célula legislativa, una comisión de no más de tres o cuatro Congresistas, que hagan seguimiento a lo que viene de aquí hacia delante, porque de acuerdo a como están las cosas hoy, esta solución se va a demorar, no va a ser una solución oportuna y eficiente. Ahí decía ahorita el Ministro de Transporte, un poco paternalmente al Director de Aerocivil, que su decisión había sido sabia; yo no sé si sea sabia o no, pero sí muy inoportuna y hasta ahora muy inútil. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador. Tiene la palabra el Senador Pedro y cierra el Senador Guevara.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Muchas gracias, señor Presidente, Bueno, en aras del tiempo, saludo de manera colectiva a todos los presentes y quiero resaltar mis

coincidencias totales con mis colegas Senadores y Senadoras, que me han antecedido en el uso de la palabra. No voy a repetir lo aquí dicho, quiero enfocarme de manera muy puntual en algunos aspectos, que creo es importante mencionar y que no han salido a relucir en este debate, pero primero que todo, quiero declarar mi satisfacción por las explicaciones aquí planteadas por el señor Ministro de Transporte y por los diferentes funcionarios, frente a la problemática que hoy nos convoca. Es claro que el sector aeronáutico tiene muchos problemas, es cierto que hay muchas soluciones que abordar, pero yo celebró el espíritu constructivo de lo aquí planteado y creo que la decisión que usted tomó la noche de ayer, doctor París, no solamente es acertada, como lo ha manifestado el señor Ministro, sino que creo que es una decisión valiente, valiente porque incluso aquí se ha dicho que el Gobierno nacional cedió al chantaje, con lo cual yo estoy en total desacuerdo, yo creo que la decisión que se tomó la noche de ayer coloca en el centro de la atención a los usuarios del servicio aéreo en nuestro país, y lo dijo muy bien el señor Ministro cuando planteaba que si la posibilidad hubiese sido negar la integración, entonces hoy estuviéramos hablando de pérdidas de empleos, de violaciones de derechos que sí...* (03:33:30) en deuda de reivindicarse en tiquetes perdidos y demás, o sea, que yo creo que la decisión no solamente es acertada, sino valiente, valiente porque hay que enfrentar incluso los señalamientos de que se ha cedido al chantaje, y eso es normal dentro de la Democracia en la que vivimos, obviamente pues hay diversidad de opiniones. Pero yo creo que la crisis de Viva trae nuevamente a la palestra la crisis del sector aéreo, y yo quiero mencionar puntualmente algunas cosas que no se han dicho en este debate y que son productos precisamente de la crisis del sector aéreo: Lo primero, ayer pasó por esta comisión la Ministra de Minas y el debate eran las altas tarifas de energía, especialmente en el Caribe colombiano, y la ministra...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Termine, Senador... Bien pueda, Senador; con mucho gusto, Senador.

El honorable Senador Pedro Hernando Flórez Porras:

Que en el establecimiento de las fórmulas tarifarias no se tuvo en cuenta nunca la capacidad de los usuarios de pagar las facturas de energía eléctrica, ¿cierto?, como una variable para poder garantizar la estabilidad del mercado de energía eléctrica. Entonces yo quiero hacerle una invitación al Ministerio de Transporte, a usted, doctor París, que obviamente estamos en una economía de mercado, el mercado pone las condiciones, pero yo creo que hay que ir pensando en la verdadera capacidad que tienen los usuarios del sistema de transporte aéreo en Colombia para pagar las tarifas, que de por sí aquí hemos coincidido todos

que son sumamente altas. Importantísimo que eso puede abordarse de manera valiente, como ha sido la decisión que se tomó en la noche de ayer. Algo importante, la seguridad aérea; es un tema que nos debe ocupar de manera importante, la seguridad aérea que está relacionada con la poca disponibilidad de personal en los aeropuertos: Hoy en Colombia hay cerca de 700 controladores aéreos y el número que se necesita supera los mil, para poder garantizar esa seguridad; de ese tema no debemos ocupar también en esta comisión, ojalá en un próximo debate, señor Presidente. Y hemos hablado de la importancia de los slots, pero hemos dejado un punto sin mencionar, y con esto voy a cerrar, y es el tema de la infraestructura aeroportuaria en nuestro país y voy a acompañar o voy acompañar estos argumentos con unas imágenes, por favor, porque creo, creo que en estos cuatro años se debe mejorar sí o sí la infraestructura de los aeropuertos de nuestro país, y aquí me sale nuevamente el espíritu caribeño a flote, especialmente hay un aeropuerto que merece una profunda atención y es el aeropuerto de San Andrés Islas; frente a ese aeropuerto quiero, doctor París, hacer una solicitud muy puntual: San Andrés merece ser incluida como municipio fronterizo y recibir los beneficios que esta categoría le daría a San Andrés y Providencia, y es nada más y nada menos que una disminución en los costos de la gasolina, que de por sí... del combustible, que de por sí ya son costosos en la isla; eso es sumamente importante. Miren, éste es el aeropuerto de Barranquilla, doctor París, importante, importante, importante, que esta vergüenza se pueda solucionar. -Próxima, por favor. Próxima porque estamos en Barranquilla, vamos a adelantar, por favor- Mire, Riohacha y Valledupar, muebles, sofacamás en mal estado, la torre de control no hay personal suficiente para los turnos, las sillas de trabajos, las utilizadas por los controladores, se encuentran en deterioro. -Siguiente, por favor- San Andrés, piso fracturado, hay heces de roedores, elementos de cocina oxidados- -Siguiente, por favor- San Andrés, deprimente el estado de este aeropuerto, doctor París, necesitamos que esto pueda cambiar y estoy seguro que así va a hacer -Siguiente- Listo, entonces cierro, cierro, cierro, para no extenderme en una pregunta general, doctor París: Con la decisión tomada la noche de ayer, aceptando la integración de Avianca y de Viva Air, que aún no tiene respuesta por parte de las aerolíneas, ¿se solucionan todas las situaciones que han generado la crisis que hemos vivido en los últimos meses? Sería la única pregunta que tendría para usted Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Con gusto, Senador. Tiene la palabra el Senador Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Muchas gracias, Presidente, un saludo muy especial al doctor París, a la Superintendente, al señor Ministro. Quisiera brevemente señalar que cuando uno aborda un servicio de transporte

aéreo, pues hay unas señales, ¿no?, y una de ellas es “abróchese bien los cinturones, viene una turbulencia”, y el capitán está muy atento de que la emergencia se superó de la mejor manera. Cuando uno revisa este caso, uno observa que desde el año 2020 se venían presentando situaciones de alerta, de alerta, no solamente por la situación financiera de la compañía, la pandemia, Viva Air fue una de las primeras que señaló, en su momento, la necesidad de un salvamento económico, y sí nos sorprende que una vez pasada la pandemia esta empresa pues tuviera el 15% del mercado, como si de la noche a la mañana los problemas financieros y operativos se hubieran solucionado. Yo creo que ahí a nivel institucional se debieron haber prendido las alertas y señalar: “esta empresa va a entrar a una turbulencia”. Y hago un llamado muy respetuoso a la Superintendencia de Industria y Comercio, porque ella es la encargada de mandar esos mensajes al mercado, para que los usuarios, en cierto modo, estén advertidos y no puedan ser engañados, porque, en cierto modo, hubo un engaño, que pues debe ser probado, ya lo dijo el señor Ministro. Hoy las cifras son contundentes, 460,000 pasajeros, de los cuales 260,000 tenían que haber viajado en marzo, en esta fecha, y se vienen las semanas más complejas, muchos de ellos, y vimos en noticieros las tragedias, que quedaron prácticamente abandonados en aeropuertos, sin conexiones aéreas, con niños, con adultos mayores, con citas médicas, con graduaciones, en fin, creo que allí hay que hacer valer esa facultad que tiene, y que es la facultad ya legal, en señalar que este es un servicio esencial, y allí toda la batería que tiene que tener el Estado y obviamente ustedes para la defensa del usuario, que es el sentido de mi intervención, aquí debemos buscar una regulación que proteja al usuario. Ayer lo veíamos, decía el Senador Flórez con el tema de los servicios públicos, pareciera ser que nadie defiende al usuario, y aquí las pocas herramientas que se brindaron a los usuarios fue: No, pues radique una demanda, radique un derecho de petición, radique una reclamación. Y me sumo a la petición del Senador Pedro, al señalar y me preocupa porque ahora, digamos, uno de los comunicados que leía señalaba que pues, digamos, la autorización condicionada que otorgó la Aerocivil para la integración, pues está en proceso de evaluación; aquí pienso yo que el centro del debate es el usuario y tenemos que garantizar que ese usuario sea compensado, que ese usuario no termine pagando tarifas del 157%, como se vivió en la tragedia en este momento tan difícil, 150%, doctor Ayda, le tocó pagar a los usuarios para poder llegar a su...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Bien pueda, Senador, termine.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

No se preocupe. 150% en los valores de los tiquetes, cientos de pequeños negocios, de

comercios, de establecimientos, de hoteles en la Colombia profunda, ustedes que tanto hablan de la Colombia profunda, hablando inclusive también de San Andrés, porque hicimos llegar una carta también al Director de la Aerocivil por la situación de San Andrés: No solamente el tema del aeropuerto, el costo de los combustibles, porque no hacen parte de la Ley de Fronteras, el 19% del IVA; la aerolínea tenía 18 rutas diarias hacia allá, o sea, una cosa que uno no puede comprender, de un momento a otro, la isla quedó sin conexión; el 25% de la oferta hotelera se cayó y pues San Andrés vive del turismo. Entonces yo creo que en esos temas tan complejos se deben articular, no solamente las decisiones de orden administrativo, que pues yo pienso que el doctor Paris las asumió de manera, digamos, con todo el rigor, sino que se debe buscar más herramientas; yo creo que usted trató de echar mano y no lo encontró sino una integración condicionada. Valga ver ahora si esa integración condicionada pues la acepta el oferente. Nos preocupa mucho el usuario y allí la tarea yo creo que hay que buscar un nuevo código, pienso que revisar esas normas, que modernicen, el sector aéreo hay que... en cierto modo, generar unas reglas que permitan la competencia y soy partidario de la libre competencia, entre más rutas vengan, entre más gente quiera operar en el país, bienvenidos, sobre todo, a zonas difíciles. Hay que fortalecer Satena, indiscutiblemente habrá zonas donde el mercado no es atractivo y allí Satena se tiene que fortalecer, pero obviamente con unas reglas que permitan la entrada en operación de muchas compañías, pero que permitan a su vez la garantía a los usuarios, en caso de un abuso de posición dominante: Una maleta, es que es inconcebible, se pasa un milímetro, dos milímetros, no, no puedo llevar la maleta, y quedan los usuarios sin ningún tipo de protección. Entonces queríamos hacer esa intervención, ya sumándome, no quiero agregar a los comentarios que hicieron mis compañeros, pero desde el partido MIRA vamos a estar muy atentos de los usuarios, más rutas, que los precios sean accesibles, mejor vigilancia y control, yo creo que el Ministro anunció unas auditorías, es bueno que el Ministro presente ese resultado de las auditorías aquí en una comisión formal, Presidente, porque dio la alerta de otras compañías, que pueden estar en una situación muy similar, y nuestra responsabilidad como Senadores de la Comisión Sexta es velar por los intereses precisamente del sector, pero, sobre todo, de los usuarios del sector Transporte de nuestro país. Gracias, Presidente

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Muchas gracias, Senador, muy importante su anotación; Secretario, atender... tomar atenta nota de la sugerencia del Senador Guevara, que en la próxima sesión de control de... de debate de control político al Ministerio de Transporte, preguntar por esos temas, sobre los cuales hay...

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Presidente, yo...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Iguales a la situación presentada. Bien pueda, doctor Guido.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Propuse una... hice una proposición, para que, por favor, la someta a discusión: Una integración de una comisión, para que le haga seguimiento al proceso de integración, que apenas empieza con la resolución de Aerocivil.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Ok, sí, ya lo hacemos, Senador. Queremos, para finalizar, antes de darle la palabra al Director de la Aeronáutica, al doctor Frederico Pedreira de Avianca y a la doctora Catalina Rendón de Viva. doctora Catalina, bien pueda, tiene... primero las damas, tiene el uso de la palabra aquí en el atril. Bien pueda, doctora Catalina.

La Vicepresidenta de Operaciones y Comunicaciones de Viva Air, doctora Catalina Rendón: Vale, muchísimas gracias a todos... (Falla de audio)

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Ahí está bien.

La Vicepresidenta de Operaciones y Comunicaciones de Viva Air, doctora Catalina Rendón:

Bueno, un saludo para todos, muchas gracias pues por hacernos esta invitación. La verdad, esta es una historia que me gustaría tener muchísimo más tiempo para contárselas, pero trataré de ser muy breve en aras al tiempo y que hemos hablado suficiente en la mañana de hoy de muchos temas. Voy a tomarme un pequeño espacio de cronología, que creo que es... (Falla de audio)

Muchísimas gracias, muy amables. Bueno, ahora sí creo que es mejor el sonido. Les estaba diciendo entonces que quisiera tener un pequeño espacio, para hacerles una línea del tiempo. Hemos oído varias observaciones a fechas muy importantes y me gustaría hacer referencia a algunas de ellas: Empecemos hace 10 años, cuando el transporte aéreo era considerado un lujo y Viva Air llegó y dijo: "Venga, que eso ya no es así. Venga, yo le enseño cómo es volar en avión, venga yo le doy unos precios realmente efectivos", y estuvimos y lo llevamos diciendo y comunicando por los últimos años, la verdadera democratización del transporte aéreo. Es importante que eso no lo dejemos de ver, porque yo sé que hoy 22 días de cese de operaciones nos ponen en un lugar en el que no nos sentimos nada cómodos, déjenme decirles que no es nada cómodo para nosotros

saber que esas mismas personas, que durante estos 10 años les dimos la oportunidad de volar, y con muchísima alegría decíamos qué interesante ver cómo un vuelo de Viva Air era al mismo tiempo la forma en la que veíamos al pueblo colombiano; en un vuelo de nosotros ustedes podrían encontrar en la misma fila a un ejecutivo, a una persona que estaba volando por primera vez en su vida, y a una familia que por fin había podido acceder al transporte aéreo. Entonces entiendo que estos 22 días hacemos empatía total por lo que ha pasado, estos 22 días no han sido nada fáciles, pero por fa, no borraremos lo que pasó en 10 años, cuando esas mismas personas, que lamentablemente por una situación, que a continuación, si me regalan unos minutos, les voy a contar, nos llevó a tomar está difícil decisión, son los mismos que llevan 10 años volando gracias al modelo de bajo costo que trajo Viva al país; eso me parece que es importante. Datos: Hay unas cifras muy interesantes en tu presentación, yo tenía una, 60% es el máximo de la bajada de precios que han tenido algunos de los tiquetes en Colombia desde la llegada de Viva; eso nosotros lo hemos llamado “el efecto Viva”, 60% respecto a las tarifas que estaban antes. No desconocemos el poder y lo que ha significado para una industria tan retadora, como claramente es la industria aérea, lo que ha significado la entrada de un modelo de bajo costo, como el que trajo Viva, y en el que fuimos absolutamente pioneros. Hablamos entonces de línea de tiempo, me vengo a esos 10 años y me vengo al COVID: Veníamos con una senda de crecimiento, ahí no somos Viva, ahí creo que es... hablo por toda la industria aérea, todos nos vimos afectados sin poder volar y eso nos dejó una mochila de deuda muy importante, con la que nosotros enfrentamos esas dificultades, y de nuevo, no solo Viva, en esencia todas las aerolíneas. Ahí vimos una oportunidad al final del camino, por así decirlo, y era la integración con un grupo empresarial, entiéndase no solo pensando en Avianca, sino un grupo empresarial completo en la región, hay casos similares en otros lugares del mundo, como en Europa, en el que varias aerolíneas, haciendo parte de un mismo grupo, pueden seguir prestándole este tipo de oferta al ciudadano, una oferta más “legacy” o tradicional, como lo hace, por ejemplo, la aerolínea Avianca, y una “low cost” o de bajo costo, como lo hace la aerolínea Viva. Vimos eso como una oportunidad, así lo expresamos desde el día uno, cuando hicimos, como bien lo comentan aquí, abril 28 del 2022, salimos a decirles: Viva tiene la oportunidad de hacer parte de un grupo sólido de aerolíneas; eso significa inyección de capital, y ¿qué es inyección de capital? Crecimiento en la oferta y, sobre todo, y en esto quiero ser enfática, mantener los precios bajos; ahí me parece importantísimo recalcar porque se ha tratado de ver como que esta integración lo que iba a hacer es encarecer los precios, cuando esta integración, y lo hemos dicho desde el día uno en múltiples medios de comunicación, en múltiples escenarios en los que

hemos tenido la oportunidad de participar, que esto lo que hacía era confirmar cómo los precios bajos iban a mantenerse en el mercado, solos no podíamos hacerlo. En este mundo en el que estamos viviendo, el post pandemia, mantenerse independiente como aerolínea, déjeme decirles que no es nada fácil, y eso es lo que nosotros hemos experimentado por los últimos siete meses, estuvimos solos: Se hizo una compra, son temas que no voy a reiterar aquí, creo que ampliamente se han discutido en la mañana por derechos políticos, derechos económicos, pero para nosotros, como Viva, la entidad comprada significó estar siete meses sin el capital inyector de ningún accionista, solos enfrentando una tormenta, que hemos denominado una tormenta perfecta: Inflación, dólar a precios inusitados y, sobre todo, el precio del combustible, IVA, que se incrementó del 5 al 19%, y nosotros estábamos en este momento en esa tormenta, enfrentándola sin la inyección de un capital, que el resto de las aerolíneas competidoras sí podían hacerlo, sí podían tenerlo, y nosotros no. Es importante decir que para nosotros esta situación resultaba imposible mantenerla, logramos hacerlo durante 7 meses, y créannos que no fue de mala fe, esto no es un tema de planear en las mesas, no, esto es un tema de que teníamos las cuentas de por cuánto tiempo podíamos seguir volando, y éste es un negocio importante, en el que sí, se ha hablado de negocios futuros, y será un tema que es interesante discutir, pero así funciona este negocio, y siempre, y esto también quiero ser enfática, siempre estuvimos a pocos días, a pocos días de que llegará la esperada solución o resolución, en la que, por fin, íbamos a poder seguir volando. Si esta resolución que llegó anoche, sobre la medianoche, hubiera llegado hace 2 meses, hace tres, hace cuatro, devolvámonos todo lo que ustedes quieran en esta línea de tiempo, ese cese de operaciones, cese temporal de operaciones, no hubiera sido necesario, y siempre confiamos en que lográbamos llegar. ustedes lo expresaron aquí, veíamos la salida de aviones, nosotros estábamos haciendo una reducción de la flota, era imposible mantenerlo por más tiempo hasta que llegó ese día del cese temporal, quiero ser enfática, una situación que se ha debido, en alguna manera, a la falta de decisión; si hubiéramos tenido, e insistimos muchísimo los CEO's de la compañía, el actual y el anterior enfáticamente lo dijeron también en medios, un sí o un no, pero una decisión para nosotros poder saber qué podíamos hacer. Me imagino que estoy corta de tiempo, así que aceleraré el paso. Queremos también decir que lamentamos profundamente los impactos generados a los pasajeros; para nosotros, que son nuestra razón de ser, que son por lo que creamos el modelo de bajo costo en la región, ha sido para nosotros muy difícil y estamos a la espera, por fin llegó anoche, estamos en reuniones, tratando, por eso precisamente nuestro CEO, Francisco Lalinde no se encuentra acá, porque la prioridad es ver el plan de acción, ya que por fin tenemos

una decisión, sobre la cual qué vamos a poder ofrecer a los pasajeros, y todos los planes, para resarcir lo que lamentablemente acaeció con este cese temporal de operaciones. Nos mantenemos, esta alianza es buena para el país, es importante que se sepa, veamos simplemente estos 22 días y miremos qué es un país sin Viva, miremos qué es un país sin precios bajos, sin la “low cost”, como se les mencionaba al principio, que tira los precios hacia abajo, como lo llamamos nosotros en Viva, “el efecto Viva”.

Hablemos claramente de la importancia, ya esto lo mencioné, me lo voy a saltar...

Frente a la Aerocivil, señor Director y todos los que están acá, aquí voy a permitirme leer unos párrafos, porque quiero ser muy enfática: Frente a lo sucedido en los últimos días, quisiéramos manifestar, de nuevo me ciño a una línea de tiempo, que la Aerocivil, y ellos mismos lo han dicho, cometió errores en el proceso, que directamente demoraron su análisis y nos llevaron lamentablemente a la crisis en la que estamos. Desde agosto a principios de noviembre del 2022, es decir, durante 3 meses, la Aerocivil se equivocó de la manera en la que estaba revisando el expediente y niega la integración de Viva y Avianca. En enero de 2023, aproximadamente 6 meses después de empezar el proceso, anuncia su error la Aerocivil, anulando el procedimiento previo y declara que todo debe, entre comillas, volver a iniciar, meses vitales para Viva; recuerden, por favor, estábamos viviendo de nuestra propia financiación en la tormenta perfecta de la inflación, el precio del combustible, el dólar, la incertidumbre de muchas cosas que estaban ocurriendo en la industria, esos meses críticos y definitivos para nosotros. En el mes de agosto Viva recibe una auditoría por parte del Aerocivil, en la que da cuenta de la situación financiera de Viva y ellos mismos, en la auditoría, ven que está es crítica y que definitivamente vamos en la senda de no tener o no poder mantener las condiciones para operar. Pero a pesar de esto, en octubre, confiados en que llegaba la decisión, en que lo íbamos a lograr, en que llegaba la inyección de capital, nos renuevan incluso el certificado de operador, y en noviembre salen, en sus declaraciones, a decir que la crisis no está demostrada; ahí nos llama a nosotros mucho la atención esos dos temas que les traigo a la mesa, porque, de nuevo, en Viva siempre estuvimos muy cerca de sentir que la decisión llegaba y que el cese temporal de operaciones nunca iba a tener que ser una realidad para nosotros. Finalmente, contarles que los Ministros de Transporte, Hacienda, la Dirección de Aerocivil, fueron informadas, desde un principio, de la situación de Viva. Nosotros hemos llegado a enviar más de 5 estados financieros en diferentes momentos, por diferentes medios, para que se supiera que esto no era, como se dice en el póker, un “bluff”, que esto no era una amenaza, esto no es poner a nadie en una situación de

presión, esto era la realidad de una compañía, que por las situaciones que les estaban contando, y que ya dije en mi contexto, no teníamos cómo seguir volando lamentablemente, y necesitábamos esa inyección de capital, a ser parte de un grupo que nos ayudará a financiarnos. También sabemos de la salida de la flota, creo que eso fue un poco el argumento más evidente, cuando tuvimos que devolver dos aviones inicialmente el año pasado, 5 aviones en febrero, 5 aviones en marzo. Aquí nos preguntamos es cuál es el estándar que está siguiendo la Aerocivil para decir que eso no es una crisis; lamentablemente más pruebas sentimos que, en lo largo de estos siete meses, no se podían tener a mano. Finalmente lamentamos que la Aerocivil no creó espacios de diálogo, para discutir los condicionamientos, para garantizar la competencia, hasta más de 7 meses después de empezar el proceso, como fue lo que finalmente llevó a la conclusión que tuvimos anoche.

Cierro con esta nota: Viva ha hecho todos los esfuerzos, y voy a ser redundante con la palabra de la marca, para llegar viva, de verdad que lo hemos hecho durante el último tiempo, hemos hecho todos los esfuerzos para llegar viva al pronunciamiento del Gobierno sobre la integración, y lo íbamos moviendo y lo íbamos moviendo hasta que finalmente estamos a muy poco tiempo de no estar vivos. Pero esta solución que ustedes nos presentaron en la noche de ayer, lamentablemente tampoco es una solución inmediata que permita integrarnos y, por ende, tener una capitalización inmediata; nuestra aerolínea se acerca al escenario de la liquidación. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Doctora Rendón, me acordó, escuchándola hablar, de un libro que me leí en el colegio, “La culpa fue de la vaca”, o sea que no tuvieron ustedes ninguna culpa, o sea, usted hoy viene a la Comisión Sexta del Senado a afirmar que el Gobierno nacional, en cabeza suya, doctor París, es responsable de la tragedia que están viviendo 500,000 colombianos, que les vendieron tiquetes hasta última hora, hasta el último minuto, antes de cesar las operaciones. Nos queda el mensaje claro por parte de Viva. El doctor Flórez quería una interpelación.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

Yo también pido la palabra....

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, gracias, gracias, Presidente...

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Y excúsenme, antes de darle la palabra, me sugiere el Secretario declarar sesión permanente porque hemos ajustado las 4 horas y nos gastaremos las que sean necesarios, porque este debate es muy

importante para los colombianos. Declaramos la sesión permanente, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobada, señor Presidente, por los honorable Senadores.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

doctor Flórez, tiene el uso de la palabra.,

El honorable Senador Alex Xavier Flórez Hernández:

Gracias, Presidente. Rápidamente, pues lo primero, sumarme a sus palabras, yo creo que lo último que estábamos esperando los Congresistas de esta Comisión es que Viva Air llegara aquí a decir que la culpa es de la Aeronáutica Civil, o sea, vinieron a desprenderse de la responsabilidad y a tratar de buscar responsables y culpables, después de los hechos tan lamentables que han ocurrido, y cuando ustedes, en su irresponsabilidad, no le contaron al país que iban a detener las operaciones y ustedes no se enteraron de eso 5 minutos antes de cerrar, sin embargo, vendieron tiquetes hasta el último minuto, hicieron una caja de más de 270,000 millones de pesos, y después no se les arrugó la cara para salir a decirle a la gente que no le iban a devolver la plata de los tiquetes. Así que dos preguntas puntuales: Una de estas no se la van a tener que responder solamente a esta comisión, sino también a la justicia y a la Fiscalía y es ¿por qué no le avisaron con tiempo al país que iban a detener la operación comercial, y que los aviones se iban a quedar en tierra?, ¿por qué no avisaron? Y espero que la respuesta no sea que sí avisaron o que la culpa es de la Aeronáutica Civil, ¿por qué no avisaron? Y segundo, que esta es una pregunta de sí o no, ¿le van o no le van a responder ustedes a los clientes y a los usuarios por todas las pérdidas y los daños que les ocasionaron? Sí o no.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

doctora Catalina, a... bueno, ahí cómo, ¿cómo hacemos? Vicepresidenta, luego el doctor Guido, luego el doctor Guevara y luego el doctor Quintero. doctor Guido, bien pueda, con la venia de la Vicepresidenta, que la solicitó primero el doctor Guido. Primero el doctor Guido, bien pueda.

El honorable Senador Guido Echeverri Piedrahíta:

A mí me da mucha pena, Presidente, pero es que esta discusión no se pueda caricaturizar. Lo cierto es que aquí hubo efectivamente una actitud indolente de parte del Gobierno, de las entidades correspondientes, aquí lo dijo el Ministro con mucho desparpajo además, que el Presidente se demoró para nombrar Director de Aerocivil, llegó después de que una Directora Encargada se fue de vacaciones; eso de entrada ya nos habla de una actitud un poco indolente del Gobierno, repito, porque no es justo

que una entidad tan importante, doctor París, como la Aerocivil, quede sin cabeza titular durante 4 meses. Y yo aquí destaco también que buena parte lo que ha ocurrido en esta historia no es culpa suya, no es responsable, porque usted tiene una larga trayectoria en Aerocivil, y yo siempre, cuando hablo con alguien de esa institución, me cuentan de su solvencia y su competencia y el gran conocimiento que tiene de los temas, pero es que el Ministro dijo con desparpajo, repito, que algún funcionario llegó y encontró con que el procedimiento no estaba bien adelantado. Yo me pregunto: Si la institución, que es la cabeza en parte de este sector, después del Ministerio, se equivoca cuando aplica una norma en vez del Código Administrativo, entonces ¿en qué estamos? Porque la suspensión o la duración del proceso se dio supuestamente porque no se cumplió el procedimiento establecido por la 1340, y era un tema del Código Contencioso Administrativo; si eso no es indolencia, si no es indolencia, si no es un poco de... sino es ineficiencia en todo esto, ¿eso cómo se llama? Yo sí creo que esta crisis fue una crisis anunciada, y creo que, de acuerdo con lo que hemos tenido ocasión de leer, había una evidente situación de crisis económica de Viva Air; es que nunca nos han probado, mediante ningún documento, no lo hemos leído ni de la Superintendencia ni del Ministerio, ni de la Aerocivil, de ninguna superintendencia, hemos leído las razones por las cuales dijeron que Viva no estaba en crisis; claro que estaba en crisis y esa, de acuerdo con la ley, es una las razones para autorizar una integración. Aquí tampoco se probó nunca que Avianca había comprado los derechos políticos de Viva Air y eso tiene que quedar claro, y tratándola, doctor Alex, como se trata de un servicio público, yo sí creo que el Estado, el Gobierno, tiene que proveer lo suficiente, para impedir que una situación de esta magnitud, en donde están involucrados los derechos de más de un millón de personas, y en donde hay recursos que el Estado Colombiano va a perder, se haya demorado tanto en tener una solución oportuna, de tal manera que yo creo que esa es una lista que tiene que mirarse. Y yo repito, me parece que es importante que los órganos del control del Estado, la Procuraduría, la Contraloría, empiecen por mirar cuáles son las responsabilidades de cuáles funcionarios, que han dejado que esta crisis llegue a una situación de no retorno, como está planteado en estos momentos.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador. Doctora, respondámosle al Senador Flórez las dos preguntas... ah bueno, yo creo que sí, acojo la sugerencia porque de pronto hay preguntas adicionales. El doctor Guevara y el doctor Quintero pidieron la palabra también. Sí, doctor Guevara.

El honorable Senador Carlos Eduardo Guevara Villabón:

Mil gracias, Presidente; gracias a los compañeros en la Comisión. Quiero hacer solamente una pregunta, porque el Reglamento

Aeronáutico Colombiano es muy claro, si una compañía aérea quiere suspender, así sea temporalmente, la operación de una ruta, tiene que informarlo con dos meses de anticipación, si es la única operadora de esa ruta, y con 15 días de anticipación si no lo es, y el reglamento es claro, ¿qué tiene que presentar? —me gustaría que el Director me informara si eso fue así o no— La carta o la comunicación tiene que señalar lo siguiente: Motivación clara y detallada de las razones en las que se basa para suspender o cancelar el servicio; los soportes estadísticos y económicos de la motivación; carta de compromiso manifestando que cumplirá con las obligaciones derivadas de los contratos de transporte; todo ello en virtud de los usuarios, porque en virtud... digamos, quiero ir enfocado a los usuarios, si los usuarios conocieran que la compañía va a cesar la operación en 15 días o en 2 meses, la decisión de compra sería muy diferente. Quería hacerle esa pregunta, Presidente, respetuosamente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Tiene la palabra la Senadora, nuestra Vicepresidenta.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Bueno, doctora, primero... mi primera pregunta es ¿por qué no informaron a la Aerocivil desde la venta en abril?, y ¿por qué sí hasta agosto? Ahora bien, toda la intervención que hace la doctora Catalina nos permite concluir entonces que ¿se estaba presionando la integración porque era el único plan de salvamento? La tercera pregunta, ¿qué otros planes tenían previstos para no afectar a los usuarios? ¿Cuándo tomaron la decisión de suspender el día y la hora? Quisiera que, por favor, aquí ante los medios de comunicación y ante la Comisión Sexta, nos respondiera exactamente estos interrogantes.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Sigue en uso de la palabra el Senador Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Gracias, Presidenta. No, yo quiero dejar en claro un tema importante con la intervención del Senador Alex Flórez y el Senador Carlos Andrés Trujillo. Aquí existimos Congresistas que pensamos diferente y yo sí pienso que el Gobierno tiene responsabilidad en la tardía decisión y resolución que se dio apenas anoche, a la medianoche. Conuerdo con mi compañero y Senador, doctor Guido, y además de eso, es que el Gobierno no solo no le hizo caso a Viva Colombia, a Avianca, a los usuarios, para que se tomara una decisión rápida y oportuna, sino que no le hizo caso a estos Senadores de esta Comisión, porque les entregamos y les mandamos diferentes cartas, solicitudes de información, entiéndase por eso

derechos de petición de los Congresistas, que nos tienen que responder en un término importante, pidiéndoles, suplicándoles, rogándoles que se pronunciaran frente un tema que no podía esperar más. Claro que el Gobierno tuvo responsabilidad en este tema, claro que lo tuvo cuando el mismo Ministro dice que no se respondió en el tiempo o rápidamente por los diferentes procesos que no son céleres en la Aeronáutica Civil; qué excusa tan inoportuna, tan inapropiada para los colombianos. Yo sí creo, como Senador del Centro Democrático, que el Gobierno tuvo responsabilidad en no responder oportunamente, y que si hubiera hecho una respuesta oportuna, muy seguramente no estuviéramos en la situación en la que estamos. Claro, habrá que investigar muchas cosas, después de esto, con los funcionarios de Viva, con los funcionarios de Avianca, con los funcionarios del mismo Gobierno, pero eso es un tema que obviamente surtirá su trámite judicial y en el cual ustedes van a dar las explicaciones. doctora Catalina, mi pregunta es: usted dice “nuestra aerolínea se encuentra cerca a la liquidación”; ¿cuáles son esas razones por las cuales usted dice eso, si para Colombia hoy o para los colombianos existe en su mentalidad de que ya se solucionó el problema, de que ya Viva Colombia va a volver a operar, de que vamos a volver a tener esa conectividad aérea, de que vamos a conectarnos con bajo costo, de que los empleos van a volver? ¿Por qué usted dice que se va a liquidar, si ya aceptaron la integración, doctora Catalina? Gracias.

La Presidenta, honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

La Senadora Sandra Ramírez.

La honorable Senadora Sandra Ramírez Lobo Silva:

Gracias, Senadora, Vicepresidenta. Mi pregunta es la siguiente, y es para el doctor Sergio, para la doctora Ayda y para la doctora Catalina: Hoy estamos en una audiencia, en un... perdón, en un debate de control político público, público, tenemos los medios de comunicación, tenemos diferentes personalidades y yo quiero que aquí digamos nosotros ¿cuándo se inicia la solución al caos que se generó intempestivamente al suspender viajes, al suspender los viajes con todos los usuarios?, y no solamente con los usuarios, sino también con empleados que tenía Viva y... empleados directos e indirectos, porque ahí hay una empleabilidad que es así, pero usuarios y empleados, ¿cuándo se empieza a dar solución, si es una empresa que entra en liquidación? Por supuesto, tiene que haber una solución, porque tienen que haber ahí deudas; eso no llega limpio como si se... o como se dio, no está limpio ese corte abrupto que se hizo. Eso sería, gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Ya, ¿ya contes...? Uso de la palabra para dar respuesta, antes de dar la palabra a Avianca.

La Vicepresidenta de Operaciones y Comunicaciones de Viva Air, doctora Catalina Rendón: Perfecto, entonces 3 comentarios precisos frente a las diferentes preguntas que tenemos: El primero, y si me equivoqué entonces me retracto, pero creo que no hicimos una acusación sino una línea de tiempo, hechos; yo lo que traté de contemplarles durante mi presentación es lo que pasó desde hace 10 años con la llegada del bajo costo hasta el día de hoy y lamentablemente el cese temporal que tuvimos hace 22 días. Entonces son “facts” más que acusaciones y una cosa muy importante es decir que todo esto que yo les estoy contando acá, fue de pleno conocimiento de las diferentes autoridades durante todo el proceso, porque precisamente este es un proceso que fue muy comunicado por los intrínquilos que tiene, por las grandes dificultades en el entendimiento y pongamos solo un ejemplo: Se ha hablado muchísimo de la palabra “monopolio”, cuando no es precisa para hablar cuando hay más de 8 operadores nacionales, entonces es un tema de mucha dificultad de explicar, amerita un entendimiento muy, muy claro de los temas, y hemos sido muy abiertos con las autoridades durante todo este proceso, múltiples conversaciones, especialmente con el Ministro durante todo este proceso; eso como primero.

Segundo, voy a ser muy puntual con el tema de lo de la liquidación, porque voy a referirme de forma distinta a las otras preguntas; lo de la liquidación es importante, el cierre del boletín que recibimos anoche menciona que los terceros pueden entrar a referirse a este tema. Cuando estos temas, y la autoridad ha hablado muchísimo del debido proceso, se abren a estos temas de terceros, esto se habla de semanas, estamos hablando de como mínimo, lo que me cuentan acá los abogados, de más o menos 3 semanas, que son semanas que Viva, por su condición ampliamente comunicada, no tiene, por eso decimos que estamos muy cerca de la liquidación, porque es un sí, que es un sí que tiene unas condiciones, como lo mismo lo ha dicho Avianca en un comunicado público, está en proceso de revisión, entonces no es un sí que ya inmediatamente ya empezamos a trabajar, a ver cómo vamos a retomar la operación, sino que tienen que pasar unos debidos tiempos para poderlo hacer. Sobre los otros temas, mencionarles que lamentablemente no tenemos las respuestas y justo por eso no está acá acompañándonos el día de hoy el CEO de nuestra compañía, porque está haciendo frente precisamente, uno, al entendimiento en detalle de lo que ocurrió anoche, esto qué significa para Viva y cuáles son los próximos pasos, cómo vamos a hacer el manejo de pasajeros, qué sigue para el futuro de Viva, qué sigue para el futuro de los colaboradores. Mal haría yo en darles respuestas inmediatas, ante una incertidumbre que tenemos, y que estamos en este momento en la mesa trabajando de forma definida con todos los equipos, para tener, ojalá, la mejor respuesta en bien del sector, de los colaboradores,

los pasajeros, especialmente los pasajeros, que para nosotros son nuestra razón de ser y todos los que estamos involucrados en este proceso.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Tiene la palabra Avianca, el doctor... bien pueda, tiene el uso de la palabra.

El Vicepresidente Global de Operaciones de Avianca, doctor Frederico Pedreira: Muchísimas gracias, Presidente, Senadoras, Senadores, Director, muchas gracias por la oportunidad de estar aquí el día de hoy. No voy a hablar hoy de la decisión pues la recibimos ayer en la noche y son 195 páginas, y tenemos el equipo en este momento analizándola en detalle, pero sí quiero hablar de algunos puntos, que creemos que son importantes, sobre todo, este proceso de decisión sobre el pedido de integración, y el primero es que sí, creemos que este proceso pudiera haber sido más rápido y debería haber sido más rápido, y eso está directamente conectado con algunos errores de procedimientos que voy a alistar y que podría haber evitado que nos lleváramos 8 meses, casi 8 meses, para tener una decisión; esos errores son muy claros: El primero es que efectivamente en agosto, y a pesar de que Avianca fue muy clara en ese momento, la Aerocivil no aplicó la Ley 1340, que era la ley que creíamos que era la correcta, y que eso llevó a una demora de cinco meses por ese tema hasta que el Director Paris llegó, y que en enero se reconoció que se tenía hacer con la Ley 340, fueron 5 meses que perdimos. El segundo punto fue acerca de la decisión inicial en noviembre, en que no solamente se rechazó la integración, como se ha dicho, que la tesis de crisis no era válida, y eso nos sorprende aún más cuando hace dos semanas, en este mismo edificio, escuchamos, de la Superintendente de Transporte, que en ese momento la Superintendencia de Transporte ya estaba monitoreando a Viva, porque estaba preocupada con la situación de Viva. El tercer punto, y ya se mencionó también, es que Ley 340 no prevé la intervención de terceros y al permitir la intervención de terceros en que el único objetivo era de matar a Viva, porque son nuestros competidores y porque cuantos menos competidores y se puede matar uno, mejor, esto solamente obstruyó aún más el proceso de aprobación. La verdad es que estamos hoy, casi 8 meses después, 22 días después de Viva haber parado, y no sabemos, no sabemos si vamos a tener o no tener Viva, porque 22 días de una parada, en que los competidores, desde el día uno que paró, están haciendo todo para llevarse los aviones y para llevarse las tripulaciones y los empleados, no sabemos qué resta de Viva, pero lo que sabemos es que la Viva de hoy no es la misma Viva de hace dos meses o de hace 22 días, y eso es algo que nos da mucho pesar. El segundo punto que me gustaría mencionar hoy, y que se habló mucho también, es del proceso de las SIC: Me gustaría recordar que el proceso la

SIC empezó por una queja de un competidor, muy claramente de una parte interesada, y que es un proceso independiente al proceso de la aprobación de integración; fue hecho, y en ese sentido tuvo mucho éxito, con el único objetivo de crear una cortina de humo sobre la decisión que tenía que ser tomada y sobre la gestión fundamental, que es qué se puede hacer para salvar a Viva, y en ese sentido, lo lograron. De la parte de Avianca tenemos la tranquilidad de saber que la transacción fue hecha bajo las leyes de Colombia y que fue hecha a base del decreto*(04:18:24) de la SIC, y que en el momento lo anunciamos a más de 200 medios y autoridades, así que por ahí estamos muy tranquilos. Lo que no podemos aceptar, de ninguna manera es que siendo Colombia un país de leyes, donde hay una presunción de inocencia, donde hay un derecho a defensa, estemos viendo en este momento un montón de acusaciones infundadas, porque lo escuchamos hoy en las palabras de la Superintendente, que el proceso está en estudio, que no hay conclusiones, que... o sea, no hay una decisión, entonces eso no podemos aceptar, que haya acusaciones infundadas de integración, cuando el proceso esté aún en estudio, y que sobre eso vamos utilizar todos los mecanismos de defensa legales para defendernos. El tercer punto, y no son muchos, tengo cinco, ah... no se preocupen, es sobre el tema que mucho hablamos, de monopolio, y el Senador Quintero ya tocó en un punto esencial, es que los que nos acusan de monopolio son los mismos que tienen el 90% en... el 100% en Panamá o el que tiene 60% en Ecuador y Perú; y más que eso, si miramos a otros mercados, Europa, que es conocido por la competitividad de mercado, por tarifas bajas, hay países como España, Francia, Alemania, en que hay actores que tienen el 60%, caso de Iberia, más del 60% Iberia en España, más del 60% en Francia, más del 80% Lufthansa en Alemania, ¿y por qué lo tienen? Porque son los actores que están allá hace 70, 80, 90 años. Al operar 104 años es natural que Avianca tenga una partición más importante, porque también en 104 años somos de lejos los que más invertimos en la conectividad del país. Sobre el tema de..., me gustaría de mencionar algo que viene muy recurrente, que es, sí, hay rutas en que Avianca el monopolio, pero no porque lo quiere tener, y en eso el Director y el Ministro lo mencionan muy claro, o sea, si hay una cosa que Colombia tiene, que es increíble, es que todo el mundo puede operar a donde le dé la gana, sea de un punto de vista doméstico, o en muchos casos con más de 70 bilaterales, hay una verdad, hay unos cielos abiertos que yo diría que son únicos en Latinoamérica, y hoy las rutas que operamos solos es porque somos los únicos que las queremos operar. Al final del mes vamos a volver a operar Ipiales 50 años después; pregunten si alguien más quiere operar Ipiales. Se habló de Valledupar: Hace un... de nuestros competidores, que hace dos meses se retiró de Valledupar, y sobre el tema, sin entrar mucho en precio, pero desde el año pasado,

que Avianca es la única que tiene un CAP de tarifas en el doméstico colombiano de un millón; sé que les puede parecer mucho, pero en ese precio está más del 20% entre impuestos y tasas, entonces hoy, para... en pico del pico, el boleto que más caro puede encontrar es un millón de pesos y el 20% de tasas e impuestos es en Colombia, porque si vamos para vuelos internacionales, un Bogotá - Miami tenemos más del 40% del precio del boleto, lo repito, 40% del precio del boleto que son tasas e impuestos, y eso me lleva a un punto también que no hablamos, hablamos de precios de aerolíneas, pero ¿hablamos de los problemas de infraestructura? Si comparamos el precio de una tasa internacional en Cartagena con el precio, digamos, de Guarulhos, que es el aeropuerto más grande de Latinoamérica, Cartagena es 4 veces el precio de Guarulhos, entonces no podemos hablar de precios de boletos aéreos sin hablar de precios de tasas aeroportuarias y sin hablar de impuestos. El otro punto que me gustaría poner en contexto es que Avianca opera en Colombia hace 104 años, y estamos muy orgullosos de eso, y si lo estamos haciendo es que tuvimos... es que estamos muy agradecidos que en medio una pandemia, en medio de del Capítulo 11, tuvimos inversores extranjeros que estuvieron dispuestos a ponerle 2,000 millones de dólares al proyecto de Avianca, a ponerle 2,000 millones de dólares a Colombia, en un mercado que es muy... en un sector que es muy competitivo, con márgenes muy pequeños, y esos señores lo hicieron porque creyeron en Colombia, porque creyeron en el sector, porque más que eso, creyeron que Colombia es un país de leyes y que tenemos un marco regulatorio que es fuerte, que es claro y que es estable, y eso es esencial... me das un minuto y termino.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Ok.

El Vicepresidente Global de Operaciones de Avianca, doctor Frederico Pedreira:

Y que eso es esencial para tener una aviación.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Con mucho gusto, termine.

El Vicepresidente Global de Operaciones de Avianca, doctor Frederico Pedreira:

La única cosa que pedimos en Avianca es que nos traten de manera igual, o sea, que efectivamente la cancha sea liberada en Colombia y que todos los actores tienen oportunidad de competir; eso es lo único que pedimos del Gobierno y de otras...*(04:23:59) Para terminar, me gustaría recordarles ¿quién pierde más con esta crisis de Viva?, ¿quién pierde más? Primero, obvio, Avianca, porque nuestro sueño de tener un "Hub" de conexiones que pueda competir con Panamá o con Perú, pero también pierden los empleados de Viva, pierden los pasajeros, pierden las regiones, las más

impactadas como San Andrés, como Medellín, como Cali, y pierde Colombia, porque al final pierde de Colombia para ganar Panamá, para ganar Perú o para ganar Chile. El último punto, y ya llevo 30 segundos, y es una respuesta directa, pero que me toca el corazón, sobre el tema de servicio: Les digo, con mucho orgullo, que el servicio que Avianca hoy da es un servicio de calidad, no un servicio de lujo, un servicio de calidad. ¿Que podemos mejorar? Sí; ¿que hacemos errores? Sí, pero hoy, por primera vez, Avianca fue escogida como la sexta aerolínea más puntual del mundo. A nivel de constelaciones, el año pasado, 1% de cancelaciones de vuelos en un país que está sujeto a condiciones meteorológicas muy complicadas, y 1% nos pone en lo mejor del mundo. Alguien habló de equipaje: Avianca, después de pandemia, hoy tenemos la mitad de las irregularidades de equipaje que teníamos antes, tenemos la mitad de las irregularidades de equipaje que hay en Europa, tenemos un cuarto de las irregularidades de equipaje en Estados Unidos, y eso me deja muy orgulloso de ser parte de Avianca y del equipo de Avianca, y más que eso, me deja muy orgulloso de los más de 10,000 colombianos que todos los días trabajan para entregar un servicio de calidad, y hacer que los pasajeros lleguen a su destino a tiempo y en seguridad. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Con gusto. Tiene la palabra el Director de la Aeronáutica, doctor París.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza:

Senador, Presidente, muchas gracias. No, estoy preocupado, yo quisiera, y lo he dicho, que este sector debiera estar más lejos de los abogados y más enfocado en el usuario. Escuchar lo que aquí se dice, deja como la sensación de que hay abogados endulzando el oído de los operadores, para decir que la culpa es del Gobierno y, por consecuencia, de la Aeronáutica Civil, y en el anhelo de eso, tratar de mandar el mensaje de que esto fue más una crisis generada que provocada, y en eso sí me tengo que parar en una uña o en las narices, porque eso no es el país en que yo quiero estar. Les pido el favor que piensan en los usuarios; yo conozco el sector, no el transporte aéreo, bien lo decía el Senador Guido, sé de hacer aeropuertos y radares, estoy aprendiendo del transporte aéreo, pero le miro a los ojos, y yo tengo amigos, yo pregunté ese día a un piloto de su compañía si estaba informado a las 6 de la tarde; me dijo: *“Me acaban de decir que pare”*; si usted trata así a sus trabajadores, perdonen. Si lo que endulzan el oído los abogados es para una demanda a este gobierno, perdóneme, no es correcto, y me uno a lo que usted dijo, no es correcto. Hay unas víctimas, ¿sí?, que ustedes dejaron en el piso, no yo, no el Gobierno, y tienen la oportunidad de resarcir ese daño, independientemente de lo jurídico, solo por

ser colombianos, porque conozco a Viva desde que nació, recibí al señor Ryan, porque nadie sabía hablar inglés en la organización o no encontraban a quien, y me pidieron que hablará con él, 2018, porque como en todo compromiso, desde lo técnico, he ayudado en lo que puedo, como toda mi institución, a las aerolíneas a operar, y por eso los resultados que usted dice, porque el tráfico aéreo es más suave, porque llegan más a punto, porque hemos hecho un esfuerzo de inversión de millones para ustedes, y no es correcto. Si esos abogados les endulzan el oído, pues este Gobierno, este Congreso, tiene que defender al país y preferible ustedes lejos que en Colombia, porque no es correcto. No puedo contestarle a los Senadores porque tengo dolor de patria, excúseme.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, doctor París, y esas... al aguarse los ojos solo exterioriza amor por el país, amor por lo que se hace, y yo creo que es una reflexión también: Más que buscar culpables, hay que poner el debate en el centro, que son los usuarios, y yo creo que hoy, doctora, yo creo que el dolor nos los causa a todos cuando usted dice que todo el mundo tuvo la culpa, menos Viva; creo que ahí cae en una imprecisión, porque bien lo decía el doctor París, hubo un momento en donde la decisión de cesar las operaciones se toma y esa decisión, con toda seguridad, no fue minutos previos a anunciar la misma. Yo creo que hay que enfocar el debate en buscar soluciones para los usuarios y fortalecer compañías tan importantes, doctor, como Avianca, que no nos cabe duda alguna a ningún integrante de esta Comisión, lo importante que es la aerolínea para el país y para los colombianos. El doctor Eduardo Enríquez, en condición de ViceMinistro Delegado por el señor Ministro, quiere también concluir este importante debate.

El ViceMinistro de Transporte, doctor Carlos Eduardo Enríquez Caicedo:

Gracias, señor Presidente. Simplemente un mensaje del señor Ministro de Transporte y que creo que hoy como Congreso de la República, haciendo presencia en esta importante comisión, queremos es dejar tres temas supremamente claros: El primero de ellos, Presidente y queridos Senadores, es que nosotros, como Ministerio de Transporte y como formulador de la política sectorial, hemos hecho todo lo que jurídicamente está en nuestras manos, y por eso tengan la plena tranquilidad que las decisiones que se tomaron desde la Aeronáutica tienen el pleno respaldo del ministerio, y por eso la instrucción del señor Ministro es venir a acompañar al Director y que podamos tener este debate. Por eso este mensaje para el doctor París, es que aquí tiene a su equipo también de colaboradores, de compañeros rodeándolo, y que para nosotros, con la Superintendente y con el señor Ministro, en cualquier decisión estaremos también haciendo presencia en estos importantes debates, señor

Presidente. Y segundo, que, sin lugar a dudas, esta es una situación jurídica, pero que repito, nosotros como sector estamos muy tranquilos por las decisiones que se tomaron, y que ya esperamos que estas decisiones, que jurídicamente se tomen, sean pensando en el usuario; es lo que yo creo que es una de las grandes conclusiones acá que nosotros podemos tener y que seguramente el tiempo nos dará la razón. Entonces, Presidente, y quería hacer un pequeño también comentario, frente a cualquier invitación que se haga de aquí en adelante, que lo comentaba el Senador Quintero, que también con iniciativas como las del Senador Alex Flórez, estamos con total disposición para tener estos debates, que fortalezcan las políticas del sector y, sobre todo, que precisamente vayan en esa defensa del usuario, que es lo que todos buscamos. Gracias, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Vice. No sé, la doctora Soledad quiere anotar algo en la parte final ya del debate, antes de la doctora y la Vicepresidenta y el doctor Elías.

La honorable Senadora Soledad Tamayo Tamayo:

Pues escuché con atención la intervención del representante de Avianca y de verdad que no puede quedar aquí como en el ambiente que una investigación, que inicia en abril del año pasado por la Superintendencia de Industria y Comercio, que es una entidad independiente, técnica, quede aquí como si fuera una cortina de humo frente a la integración de estas dos empresas. Pienso que no pudiera, no queda... no es correcta su afirmación, me parece que es una calificación que no amerita en este momento, decir que la Superintendencia de Industria y Comercio actuó, no de buena fe, sino de mala fe, tal vez como una cortina de humo frente a esa investigación, que fue objeto precisamente de una solicitud que se hizo ante esta entidad. Es mi solicitud.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

doctora Soledad, ¿ya terminó? El doctor Elías tiene el uso de la palabra. doctor Elías, bien pueda usted.

El honorable Senador Julio Alberto Elías Vidal:

En el mismo sentido, pero creo que no podíamos terminar la sesión, señor Presidente, el debate, dejando en el aire una pregunta que hizo el Senador Alex Flórez a la doctora Catalina, pero creo que sí queda en el aire, ¿qué va a pasar con las personas que adquirieron sus tiquetes?, ¿qué va a pasar con toda esa gente que compraron tiquetes en Viva y hoy están en el aire? El balón ya se lo tiró la Aerocivil a ustedes, está en su cancha; creo que hoy decidieron que van a estudiar la propuesta de la Aerocivil, para ver si la toman o no, pero, mientras tanto, vamos a terminar el debate y los pasajes de

las personas que compraron sus tiqueteras y sus tiquetes en Viva, pues hoy, hoy salimos de aquí y siguen en el aire, no sabemos qué va a pasar con ellos, y no quería que se retiraran sin aclararnos eso, por favor.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, Senador Elías. Yo creo que han despertado bastante interés las afirmaciones en la parte final del debate, porque aquí la señora Superintendente también quiere hacer algunas claridades y yo creo que mal haríamos entonces cerrar sin que ella pudiera. Señora... ah bueno, venga para aquí porque... bien pueda... Ese micrófono tiene como alguna dificultad, al lado de la doctora Ana María, más bien, señora Superintendente.

La Superintendente de Industria y Comercio, doctora María del Socorro Pimienta Corbacho:

Solo un minuto, porque efectivamente en menos de un minuto la reputación de una entidad, en la que llevo 32 años, por solo tres palabras puede quedar desbaratada y eso no lo puedo permitir. Yo soy un funcionario técnico y la entidad a la que he pertenecido por 32 años es una entidad técnica, absolutamente rigurosa en la aplicación de los procedimientos, no los aplica para convertir las situaciones en cortinas de humo, y creo que eso hay que dejarlo claro y hay que pedir, así como el doctor París exigió desde el amor, yo lo exijo desde el respeto, como funcionario público que se ha formado dentro de una entidad, que cada uno de los temas que maneja, asume una responsabilidad muy alta, y son personas que día a día así lo hacen; eso primero. Y segundo, estoy hablando desde... o sea, no me quiero referir como tal a los asuntos que en este momento estamos llevando, sin perjuicio de que se tenga en cuenta que ahí se está cumpliendo el debido proceso, a los investigados se les están dando todas las garantías del caso, es más, tanto así que tuvieron oportunidad de presentar garantías y esas garantías hoy están en estudio, y va a haber una decisión en su tiempo. Pero, de verdad, el llamado es a respetarnos todos, porque aquí lo principal, desde amor y respeto, es también paz y justicia, ¿para qué? Para que una cantidad de colombianos vean solucionado su problema, y hoy la entidad, la Superintendencia, está haciendo un trabajo integral, no solo es de competencia, sino es de protección al consumidor en lo que toca a la prevención y en lo que sus facultades jurisdiccionales le permitan, que además, son 10,000 demandas que tenemos y 10,000 sentencias que se producirán en su momento. Entonces yo agradezco y es un llamado al respeto, al respeto de cada uno de los mil y pico de colombianos que estamos dentro de la Superintendencia, asumiendo estas responsabilidades. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, señora Superintendente. señora Superintendente de Puertos y Transporte, tiene el uso la palabra.

La Superintendente de Transporte, doctora Ayda Lucy Ospina Arias:

No, simplemente es, mire, el uso de las palabras y el cómo lo decimos es vital en este tipo de debates. Así como todos han ido manifestando algunas observaciones frente a la forma como se dicen las cosas, yo quiero también hacer una precisión: Cuando la representante de Viva dice “*es que todos estaban informados*”, eso es muy relativo y tiene una dimensión muy grande, donde yo quiero hacer una precisión. Claro, todas las autoridades... yo llegué a mi cargo el 20 de septiembre y todos fuimos informados de varias cosas, una de que estaban en un proceso de integración, pendientes de unas decisiones; segundo, que estaban teniendo una situación crítica.

Pero lo que no dicen es que ustedes también decían “*tenemos tanto tiempo, tenemos esto*”, que presentaban permanentemente; es cierto que la Superintendencia estaba haciendo una vigilancia especial y la vigilancia especial consistía en estar preguntando cómo están, cómo van, y ustedes iban actualizando su plan de negocios, y siempre iban contando cuáles eran las medidas que estaban adoptando. No era solamente la integración, hablaron de otras opciones y otras acciones que estaban haciendo, incluso el 10 de febrero, cuando ustedes informan... el 20 de febrero, cuando somos notificados de que iniciaron un programa de renun... se acogieron al PRE, al Programan de Reestructuración de Obligaciones para Recuperación Empresarial. Cuando en febrero 12 ustedes informaron que cancelaron los vuelos de Cali hacia la Costa, ustedes lo que contestaron es que los cancelaron porque no eran rentables; sí, ustedes... o sea, aquí hay un juego de palabras y de momentos que es vital. Cuando incluso la noche del 24, el día 24, cuando hicimos una reunión virtual, que ustedes a la Superintendente le pidieron que diera respuesta a la Aeronáutica, no agotando los 15 días que la ley me daba, para poder emitir un concepto técnico que pidieron, en esa reunión ustedes incluso manifestaron: “Mire, tenemos todavía capacidad para resistir dos semanas, tres semanas, necesitamos que la Superintendencia responda, no tomándose los 15 días hábiles, que responda antes, para ver si la Aeronáutica con eso da trámite más rápido”. Yo traigo estos temas a colación es para decirles: Obviamente sí, claro, que estábamos informados de cosas, pues por supuesto que sí, pero también estábamos atentos todos al desarrollo que iba teniendo, y de buena fe, contando con la información que ustedes nos daban de sus estrategias, frente a cómo iban soportando la situación, mientras se resolvía. Por lo tanto, la decisión, y ya para terminar, la decisión de parar, que la toman ese día lunes 27, es incluso contradictoria a lo que conversamos ese viernes, que yo me comprometí a pasar ese informe lo más rápido posible, entendiendo la urgencia, o sea, que lo que le quiero decir es que efectivamente afirmar, para que quede en el aire que todo... y que las autoridades estaban enteradas y que por eso somos los responsables, también es un riesgo muy grande y es una afirmación muy peligrosa. No tengo el primer documento de ustedes donde informen, como dicen el RAC, que ustedes debían informar 15 días antes de

que iban a parar la actividad; usted no cumplieron el reglamento, no dieron trámite al procedimiento, que cuando usted se habilitan, se comprometen a cumplir y a respetar, porque ustedes se comprometen con unas obligaciones que están en los reglamentos aeronáuticos; no lo agotaron en el momento en que pararon, ustedes a las 7 de la noche informan que paran cinco aviones, que están tratando de atender a los usuarios, y a los 10 minutos dicen: “Y vamos a las 11 de la noche a parar toda la operación; allí es donde está el acto de irresponsabilidad, permídenme que se lo diga, yo no fallo en ninguno de los procesos sancionatorios, por eso no tengo ahí un problema de que me puedan decir que prevarico, porque los fallos los toman, no son dos autoridades dentro de la entidad. Pero digamos que en gracia de discusión, el dolor que tiene el país, el dolor que tienen los usuarios, el dolor que reflejan los honorable Senadores, es que había un procedimiento que debíamos haber agotado, protegiendo al usuario, y no agotamos ese procedimiento en ese momento del cese, independientemente de lo demás, yo no me voy a meter a hablar de nada que no me competa, pero ahí es donde es la observación y el llamado; entonces por eso le digo y por eso le insistía de que quería hablar, decir y afirmar abiertamente: “No, es que todos estaban informados, el Ministro de Hacienda, el Ministro...”, entonces ustedes informan que están en una situación y que necesitan que les resuelva, pero no que iban a parar el 27 y mucho menos que había el plan, que había que tener, si era que iban a parar el 27; esa es mi observación.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Presidente, 30 segundos no más.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

30 segundos para el doctor Quintero.

El honorable Senador Esteban Quintero Cardona:

Aclaración: doctor París, yo a usted lo considero, nunca lo he visto... lo había visto en mi vida y creo que usted es un hombre decente, a quien hay que profesarle respeto, pero creo que no estoy de acuerdo con usted en dos cosas: La primera de ellas es que manifieste que no nos va a responder a los Senadores porque tiene dolor de patria; le entiendo su dolor, pero usted está en una obligación de respondernos. Y segundo, frente al tema, que creo que es mal visto y se escuchó muy mal, doctor París, en usted decirle a una aerolínea que los prefiere fuera de Colombia, en cualquier interpretación que usted haya hecho. Yo creo que usted es un funcionario público muy técnico, creo que muy preparado y creo que, como sí dice la Superintendente, ahí nos tenemos que medir en las palabras. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Después de escucharla, doctora Rendón, que tiene cargo de Vicepresidente de Comunicaciones, me dice, y escuchándolo a usted, doctor Esteban, y recordando a un buen amigo suyo, hay que cuidar las comunicaciones, compañeros, y usted, doctora Rendón, yo creo que como Vicepresidenta de

Comunicaciones de Viva, sí que tiene que ayudar a la compañía en este difícil momento, cuidando sus comunicaciones. Tiene la palabra la Vicepresidenta, la doctora Jaimes.

La honorable Senadora Sandra Yaneth Jaimes Cruz:

Bueno, me permito pues presentar las conclusiones de este gran debate, creo que justo y necesario, que Colombia lo esperaba de esta Comisión. Inicio primero señalando que la Corte Constitucional ha señalado, desde el punto de vista económico, que un monopolio se caracteriza por la condición de exclusividad o clara ventaja o preponderancia, que ostenta una persona pública o privada para realizar una actividad determinada y controlar el mercado. Los invito a leer la Sentencia 316 de 2003. Hoy hablamos de prácticas monopolísticas y estas consisten en actos, contratos, convenios, arreglos o a las combinaciones, realizados por una empresa con poder en el mercado, con el objeto o efecto de desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, impedir sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas, en favor de una o varias personas. Entonces no estamos induciendo a ningún error, estamos diciendo la verdad.

Segunda conclusión: Sobre toda la afectación a la que sometieron las aerolíneas a los ciudadanos, en este caso Viva Air, hoy, luego de la resolución, con algunos requisitos que emite la Aerocivil, para permitir la integración, estamos hoy a la merced de estas mismas aerolíneas, de si aceptan o no dicha integración, porque se les exigió reembolsar a las víctimas, a los usuarios, las pérdidas económicas.

Tercero: Hay que buscar un plan de solución y, señor Presidente, solicito ser parte de esa comisión que se va a integrar. Hay que buscar un plan de solución para las agencias de viajes que han contratado con hoteles, con empresas de tours, entre otros, y que hoy sufren los daños y los perjuicios.

Cuatro, debemos fortalecer los canales de atención a los usuarios, que no pueden ser que de 470,000 usuarios afectados a la fecha, no se hayan reubicado sino 70,000, es vergonzoso.

Cinco, este es un debate más de fondo: Respecto al cumplimiento de los derechos de los usuarios de transporte aéreo, esta Comisión debe concentrar sus esfuerzos en busca que la reglamentación permita ejercer un control a los abusos de las aerolíneas.

Sexto, las autoridades deben continuar, con base en sus competencias, tanto la Superintendencia de Transporte, como de Industria y Comercio, con las investigaciones y posibles sanciones por las conductas y prácticas que llevaron a cabo estas empresas, en este caso Viva Air. Se debe sentar un precedente, para que el abuso del que fuimos sujetos, no se vuelva a repetir.

Y, por último, me voy tranquila de saber que este Gobierno no fue el culpable de esta catástrofe contra los usuarios, y hoy exigimos a la Comisión Sexta del Senado respeto por todos los usuarios de transporte aéreo y los espacios para los más de 400,000 pasajeros, que han sido afectados por la suspensión intempestiva de la empresa Viva Air, quienes no respondieron por lo que en el mismo día que suspendieron actividades,

seguían vendiendo tiquetes, es que seguían vendiendo tiquetes. Esto iría...

Y, por último, apoyo y respaldo: Las decisiones que han tomado para aperturar investigaciones y las que están por tomarse por esta parte de las entidades del Estado; apoyo al Gobierno de Gustavo Petro, que ha obrado de buena fe. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Gracias, señora Vicepresidenta. Agradecemos a todos los presentes, a los medios de comunicación, a los Senadores, doctor París...

El Vicepresidente Global de Operaciones de Avianca, doctor Frederico Pedreira: Presidente, una aclaración. Por favor, Presidente.

El Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González:

Animarlo usted a seguir adelante a continuar en esa importante tarea; hoy váyase con un respaldo de esta Comisión Sexta del Senado de la República de Colombia, que valoramos no solo la tarea que usted ha adelantado, sino que lo animamos a seguirla adelante, a seguir defendiendo los intereses de los colombianos, de los usuarios, donde debe estar el centro del debate; eso es un tema muy importante, que es un tema que la Comisión Sexta del Senado continuará con rigurosidad, y se nombrará una comisión, que liderará la señora Vicepresidenta de la Comisión, para integrar la misma, y todos los Senadores interesados en participar en ella, para hacer ese trabajo armónico que permita consolidar un buen servicio en nuestro país.

Agotado el Orden del Día y siendo las tres y quince minutos de la tarde (3:15 p. m.) el señor **Presidente, honorable Senador Carlos Andrés Trujillo González**, levanta la sesión y la convoca para el martes de la siguiente semana.

CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ
Presidente

SANDRA YANETH JAIMES CRUZ
Vicepresidenta

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 20-23, de la Sesión del día 22 de marzo de 2023, que consta de 63 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto a los veintiséis (26) días del mes de Julio de 2023. Vicepresidenta.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGA
Secretario General Comisión Sexta
H. Senado de la República