



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 318

Bogotá, D. C., martes, 7 de mayo de 2019

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
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 07 DE 2018

(septiembre 12)

En la ciudad de Bogotá, D. C., el día doce (12) de septiembre, de dos mil dieciocho (2018), 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 en el recinto de la Comisión, con el fin de sesionar.

El Señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista:

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Llamada a lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío
Gómez Gómez Pedro Leonidas
Lobo Silva Criselda
Romero Soto Milla Patricia
Serpa Moncada Horacio José
Tamayo Pérez Jonathan
Trujillo González Carlos Andrés
Zabaraín Guevara Antonio Luis.

Seguidamente informa, que hay ocho (8) honorables Senadores presentes, y que por lo tanto existe quórum decisorio.

Asistieron durante el transcurso de la Sesión los siguientes honorables Senadores:

Castañeda Gómez Ana María
Besaile Fayad John Moisés.

Con excusa dejan de asistir los honorables Senadores

González Rodríguez Amanda Rocío
Mockus Šivickas Antanas.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Señor Secretario, en consecuencia, sírvase dar lectura al Orden del Día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente.

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión del día miércoles 12 de septiembre de 2018, a las 9:00 a. m.

I

Llamado a lista

II

Citación al Señor Comandante de la Armada Nacional, Almirante *Ernesto Durán González*; al señor Director de la Dimar, Vicealmirante *Mario Germán Rodríguez Viera*; y al Señor Presidente de Cotecmar, Vicealmirante *Javier Díaz Reina*, con el fin de continuar con el tema contenido en la Proposición número 01 de 2018, relacionado con el fomento de los intereses marítimos de Colombia.

Invitación al señor Secretario General del Senado, doctor *Gregorio Eljach Pacheco*, en su condición de Director del Centro de Altos Estudios Legislativos “CAEL”; y al señor Investigador de la Escuela de Derecho de la Universidad *Sergio Arboleda*, sede Santa Marta, doctor *Camilo Mateo Botero Saltaren*.

III

Continuación de la citación a la señora Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*; al señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor *Juan Manuel Restrepo*; al señor Director del Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, doctor *Juan Carlos Salazar Gómez*; y a los señores Superintendentes de Puertos y Transporte (e), doctor *Juan Esteban Gil Chavarría*; y de Industria y Comercio; doctor *Pablo Felipe Robledo del Castillo*, en cumplimiento de la Proposición 03-18.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte*; al señor Procurador General de la Nación, doctor *Fernando Carrillo Flórez*; Citación-Invitación a los señores Presidentes y/o Gerentes de las aerolíneas Avianca, doctor *Hernán Rincón*; Satena, Mayor General *Pedro Ignacio Lozano*; Viva Air, doctor, *Félix Antelo*; Aerosucre, doctor *Jorge Solano*; EASYFLY, doctor *Alfonso Ávila*; WINGO, doctor *Héctor Ríos*; DHL Colombia, doctor *Faiber Camacho*; FEDEX, doctor *Álvaro Tafur*; Aerolínea de Antioquia, doctor *Jorge Luis Agudelo*; Copa Airlines, doctor *Eduardo Lombana*; Lufthansa Colombia; doctor *Antonio Cuoco*; LATAM Airlines, doctor *Santiago Álvarez*; Air France, doctor *Gabriel García Londoño*; AVIOR Airlines, doctor *Nelson Mata*; Delta, doctor *Ricardo Garnica*; Iberia, doctora *Marita Sánchez*; Interjet, doctora *Yaneth Ramírez*; Jet Blue, doctor *Alexánder Barker*; KLM, doctor *Gabriel García*; Spirit, doctor *Juan David Valenzuela*; United Airlines, doctora *Diana Uricoechea*; y American Airlines, doctor *José María Giraldo*; y a los Presidentes de las agremiaciones y/o asociaciones del sector, IATA-ATAC, doctor *Andrés Uribe*; de COFAE, doctor *Darío Barrera*.

PROPOSICIÓN NÚMERO 03 DE 2018

Con fundamento en los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, cítese a la señora Ministra de Transporte *Ángela María Orozco Gómez*, al señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo *Juan Manuel Restrepo*, al señor Director del Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, *Juan Carlos Salazar Gómez*, a los señores Superintendentes de Puertos y Transporte, *Javier Jaramillo Ramírez*, y de Industria y Comercio, *Pablo Felipe Robledo del Castillo*, para que respondan el cuestionario anexo sobre los temas: Tarifas aéreas, calidad del servicio de transporte aéreo y sanciones a las aerolíneas y empresas aéreas comerciales.

Invítese a los gerentes y/o presidentes de las aerolíneas y empresas áreas comerciales: Avianca, Satena, Viva Colombia, Viva Air, Aerosucre, EASYFLY, Wingo, DHL Colombia, Fedex, UPS Colombia, Aerolínea de Antioquia, Copa Airlines, Lufthansa Colombia, LATAM Airlines, Air France, Avior Airlines, Conviasa, Delta, Iberia, Interjet, Jet Blue, KLM, Spirit, United Airlines y American Airlines. Igualmente, invítese a las agremiaciones y/o asociaciones del sector.

CUESTIONARIO

Para la señora Ministra de Transporte:

1. Explique las acciones del Ministerio de Transporte en la inspección, vigilancia y control a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales, a la calidad del servicio de transporte aéreo y a las tarifas de los tiquetes aéreos.

Para el señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo:

1. Explique si se han evidenciado afectaciones de tipo comercial e industrial debido a las dificultades que se han venido presentando en la prestación del servicio de transporte aéreo en el último año.

Para el señor Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:

- Explique las acciones de inspección, vigilancia y control que realiza el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales, a la calidad del servicio de transporte aéreo y a las tarifas de los tiquetes aéreos.
- Relacione los PQR radicados en el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil por inconformidades en la prestación del servicio, la calidad de este y las tarifas de los tiquetes aéreos comerciales.
- Informe detalladamente las acciones por incumplimiento y/o sanciones impuestas a las aerolíneas y empresas de servicios aéreos comerciales, indicando el tipo de infracción, la fecha, el estado de cumplimiento y el monto pagado.
- ¿Cuál es el seguimiento que realiza la Autoridad Aeronáutica a su cargo con respecto a la implementación del nuevo sistema de notificación de tripulantes de la empresa Avianca? Por favor remitir copia de los reportes de los funcionarios o dependencias con competencia en el tema.
- ¿Cuál es la flota de aeronaves con que cuenta a la fecha la empresa Avianca? Por favor discriminar por tipo y antigüedad.
- ¿Cuál es la flota total disponible, incluyendo aeronaves de otras empresas del holding de Avianca? Por favor discriminar por tipo y antigüedad.

7. ¿Cuántos son los casos a la fecha que se han presentado por impacto de aves en la empresa Avianca? Por favor anexar copia de los reportes correspondientes.
8. ¿Qué otros incidentes de seguridad se han presentado durante las vigencias 2017 y 2018 en la empresa Avianca? Por favor anexar copia de los reportes de la unidad a cargo.
9. ¿Cuántos informes sobre mantenimiento de aeronaves ha presentado la empresa Avianca a la fecha? Por favor anexar copia de los reportes correspondientes.
10. ¿Cuál es el número total de pilotos, copilotos y tripulaciones con los que cuenta la empresa Avianca actualmente?, ¿Cuántos fueron los retirados y cuántos han renunciado durante la presente vigencia 2018?
11. ¿Cuál es el número total de pilotos y/o copilotos extranjeros que se le ha autorizado contratar a la empresa Avianca a la fecha?
12. Con base en las normas vigentes y desde la perspectiva de la Autoridad Aeronáutica a su cargo, ¿la empresa Avianca cuenta con el personal de pilotos, copilotos y tripulaciones suficiente para operar su flota actual?
13. Desde la competencia de la Autoridad Aeronáutica, ¿la empresa Avianca cuenta con el personal de pilotos, copilotos y tripulaciones suficiente para mantener su operación actual?
14. Avianca ha publicitado en los medios de comunicación que su operación se normalizará el 28 de octubre de los corrientes por ajustes en su itinerario. ¿La Autoridad a su cargo ya ha revisado y aprobado estos ajustes?, ¿cuáles son los ajustes realizados por la empresa?
15. Según la entidad a su cargo, ¿cuáles son las principales causas de cancelaciones y retrasos de los vuelos por parte de la empresa Avianca?
16. ¿La Aeronáutica ejerce control sobre el cumplimiento de la programación de las empresas aéreas? En caso afirmativo, indicar bajo cuáles facultades y remitir reportes de cumplimiento de las empresas del sector a la fecha.
17. ¿La Aeronáutica realiza inspecciones técnicas y financieras a las empresas aéreas? En caso afirmativo, indicar bajo cuáles facultades y remitir resultados de las últimas inspecciones a la empresa Avianca y las recomendaciones a lugar.
18. ¿Qué acciones adelanta la Autoridad Aeronáutica ante las continuas demoras y cancelaciones en los vuelos de la empresa Avianca?
19. La empresa Avianca ha indicado en medios de comunicación que continúa con planes de expansión. Por favor indicar ¿Cuáles son

los planes de expansión en proceso de análisis por parte de la Autoridad Aeronáutica?

20. ¿Cuántas y cuáles empresas se encuentra en proceso para certificarse como aerolíneas en el país? Por favor indicar ¿Cuáles son los tiempos y las fases para este proceso?
21. ¿Cuáles son los planes de contingencia que asumió la empresa a raíz de la huelga?

Para el señor Superintendente de Puertos y Transporte:

1. Explique las acciones de inspección, vigilancia y control que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales, a la calidad del servicio de transporte aéreo y a las tarifas de los tiquetes aéreos.

Para el señor Superintendente de Industria y Comercio:

1. Explique las acciones de inspección, vigilancia y control que realiza la Superintendencia de Industria y Comercio a las tarifas de los tiquetes aéreos y la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores *Antonio Luis Zabaraín Guevara*; *Horacio José Serpa Moncada*; y *Carlos Andrés Trujillo González*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 14 de agosto de 2018.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

En consideración el Orden del Día leído, anuncio que va a cerrarse, queda cerrado ¿aprueba la honorable Comisión Sexta Constitucional el Orden del Día?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Siga Secretario, para corroborar de los invitados, quiénes se encuentran presentes en el Recinto.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente. Por parte de la Armada Nacional, el Almirante *Ernesto Durán González*, Comandante de la Armada, presenta excusa y delega al Vicealmirante *Juan Manuel Soltau*, Jefe de Intereses Marítimos y Asuntos Internacionales, bienvenido. Y le acompaña el Capitán de Navío,

Óscar Ovalle, Director de Desarrollo Marítimo y Fluvial.

Por parte de la DIMAR se encuentra presente el Vicealmirante *Mario Germán Rodríguez Viera*, Director bienvenido.

Por parte de Cotecmar, señor Presidente, se encuentra el Vicealmirante *Javier Díaz Reina*, Presidente bienvenido.

Por parte de la Comisión Colombiana del Océano asiste Capitán de Navío *Alex Ferrero*, bienvenido.

Invitados:

Por parte del Senado de la República, el doctor *Gregorio Eljach Pacheco*, Secretario General, no se encuentra presente.

Por parte de la Universidad Sergio Arboleda, sede *Santa Marta*, el doctor *Camilo Mateo Botero Saltaren*, bienvenido, Investigador de la Escuela de Derecho.

También están citados por parte de la Ministra, *Ángela María Orozco*, Ministra, presenta excusa y envía delegación a nuestro señor y querido Viceministro, el doctor *Juan Camilo Osto Romero*, bienvenido Viceministro.

Por parte del Ministerio de Comercio, Industria y turismo, el doctor *José Manuel Restrepo* presenta excusa y delega al doctor *Juan Pablo Franky Marín*, Viceministro de Turismo. Dicen, informan a la Secretaría General que el Viceministro de Turismo viene en camino.

Por parte de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica, el doctor *Juan Carlos Salazar Gómez*, como siempre presente.

Por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, *Pablo Felipe Robledo del Castillo* delega al doctor *Jorge Mario Olarte*, bienvenido, Superintendente Delegado de Asuntos Jurisdiccionales.

Por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, delegan al doctor **Álvaro Merchán**, como siempre, Superintendente Delegado de Concesiones.

Invitados:

Contraloría General de la República, está presente la doctora *Martha Marlene Sosa*, bienvenida, Directora de Estudios Sectoriales de la misma delegada. También está el doctor *Julián Alberto Polanía* y *Diego Alberto Ospina Guzmán*, por parte de la Contraloría.

Por parte de la Procuraduría General de la Nación, el doctor *Fernando Carrillo* delega al doctor *Jairo Antonio Rodríguez Beltrán*, Procuraduría.

Se encuentran, señor Presidente, juntos órganos de control, Contraloría y Procuraduría.

Por parte de Avianca se invitó y citó al doctor *Hernán Rincón*, ¿algún delegado de Avianca?, doctor Felipe bienvenido.

Por parte de Satena, al Mayor General Pedro Ignacio Lozano, muchas gracias, bienvenido.

Viva Air, doctor, Félix Antelo.

AEROSUCRE, Jorge Solano.

Doctor Orlando bienvenido.

EASYFLY, Alfonso Ávila.

WINGO, Héctor Ríos.

DHL Colombia, bienvenido, Faiber Camacho.

FEDEX, Álvaro Tafur.

Aerolínea de Antioquia, Jorge Luis Agudelo.

Copa, Eduardo Lombana, bienvenido.

Lufthansa Colombia, José Elías del Hierro.

LATAM, Santiago Álvarez.

Air France, Gabriel García.

Iberia, Marita Sánchez.

Jet Blue, Alexander Barker.

Spirit, Siegfried Miklin.

Por parte de IATA-ATAC, Andrés Uribe, mi doctor Andrés.

Y por parte de COFAE, Darío Barrera.

Señor Presidente esos son los citados e invitados para las dos proposiciones que se encuentran para la sesión del día de hoy.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A ver, vamos a iniciar este debate aplicando una metodología que hemos venido aplicando en esta Comisión, en el sentido de que nosotros desde la Comisión enviamos unos cuestionarios a los citados, a efectos de que nos respondan las preguntas que nosotros formulamos, a efectos de que nos absuelvan dudas. Nosotros las recibimos, de manera oportuna las estudiamos y llegamos aquí a esta Sesión, pues debidamente ilustrados.

En razón de ello, lo que nosotros queremos que se adelante en este debate o se lleve a cabo en este debate, es una ampliación de esas respuestas y que de una manera muy clara, precisa y concisa, le dejen a esta Comisión y a los asistentes, claridad sobre los temas que nos ocupan o pedir las ampliaciones a que hubiere lugar.

En razón de ello, -está ahí quiero el Senador Agudelo-, en razón de ello, hay un cuestionario para la señora Ministra, no está la señora Ministra, me imagino que va a ampliar esa respuesta el doctor Juan Camilo Ostos, Viceministro, no sin antes darle el uso de la palabra al honorable Senador Agudelo. Tiene el uso de la palabra Senador.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Presidente un saludo muy especial a todas las personas que nos acompañan, a todos los miembros de nuestra Armada Nacional y a usted señor Presidente gracias por su generosidad.

El día de hoy les teníamos la invitación al Almirante Soltau, muchas gracias por estar acá y en nombre del Almirante, el Comandante Durán de la Armada y al doctor Camilo Botero, una de las personas que más puede saber y conocedor de playas en el mundo y es colombiano, hace parte de una de nuestras grandes riquezas.

Por eso, a ver señor Presidente si ustedes me informan si ellos van a intervenir primero, cuál va a ser la intervención de ellos, que creo que no es muy larga tampoco para desatar el otro tema que viene en la agenda, porque todo esto viene desde esa primera invitación y la primera sesión que hicimos en Cartagena y que también vamos a sesionar el 3 y el 4 que aprobó la Comisión para sesionar en Buenaventura. Porque aquí, Almirante Soltau, y usted como lo vio en cabeza del señor Presidente Zabaraín y de esta Comisión Sexta, hemos querido darle una gran importancia al mar o la mar. Tenemos un gran compromiso con Colombia, como lo hemos repetido aquí cantidad de veces, el 44% de nuestro territorio es el mar, el 94, 95% ustedes lo dirán, de mercancía en el mundo, se moviliza por el mar, y que somos el único país de Suramérica, puede ser redundante, me disculpan pero así tiene que ser a ver si algún día aprendemos en Colombia, el único país que tiene dos mares, la cantidad de operaciones marítimas que tenemos, no estamos haciendo nada por defender nuestra bandera, la normatividad que queremos presentar para el Proyecto de ley para la gente de mar, por eso es muy importante su presencia acá, vemos el gran compromiso que ustedes tienen, acá está la plana mayor de la Armada, lo que pudimos conocer en Cartagena, lo que es Cotecmar, que es un gran orgullo cuando la ciencia se pone al servicio de la humanidad, de Colombia y por eso es muy importante.

Entonces señor Presidente, no sin antes de nuevo hacerle ese gran reconocimiento a usted señor Presidente Zabaraín por el gran compromiso que ha mostrado con la Armada, con el mar en Colombia y con esta Comisión. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted honorable Senador. Vamos entonces a dar el uso de la palabra al señor Viceministro de Transporte, doctor Juan Camilo Ostos, a efectos de que proceda a explicarle a esta Comisión, las acciones del Ministerio de Transporte, en la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas... listo, hagamos aquí una moción de procedimiento Secretario y Senador Iván Agudelo, nos han planteado que llevemos a cabo el debate de otra manera y tienen razón. Además, evacuemos en primera instancia todo lo que hace referencia al tema marino-costero, para rematar, por decirlo de alguna manera, la sesión que tuvimos recientemente en el mes de agosto en la ciudad de Cartagena. En esa reunión, nosotros diseñamos un Comité Técnico

que elaborara un documento que nos permitiera tener una hoja de ruta que presentaríamos al Gobierno en dos columnas, sobre la problemática actual y la solución que plantean los que saben. Ese es un Comité que yo a bien le solicité al Director de la DIMAR, Vicealmirante Mario Germán Rodríguez Viera, aquí presente, que me acompañara a liderarlo con los señores Lequerica, con los señores del Dago, con el señor Osorio, la señora Diana Osorio, el señor Gabriel Martínez Aparicio, en fin, con varios de los actores que estuvieron presentes en esa reunión, y quiero que después de esta sesión, porque ya me lo manifestó usted de manera informal que ya tienen ese documento casi listo, veamos a ver cuándo podemos tener ese documento para que podamos enviarle al Gobierno nacional, al señor Presidente de la República, con copia al Ministerio de Transporte y a las autoridades pertinentes esa hoja de ruta que contiene unas peticiones del sector, para que como lo manifesté en aquella oportunidad, los debates no queden en letra muerta y no sean un debate más sino que a cada debate nosotros podamos, o de cada debate nosotros podamos sacar algo provechoso para el país.

En consecuencia, quiero darle el uso de la palabra al señor Vicealmirante Juan Manuel Soltau, Jefe de Intereses Marítimos y Asuntos Internacionales. Tiene usted señor Vicealmirante el uso de la palabra.

El Vicealmirante Juan Manuel Soltau, Jefe de Intereses Marítimos y Asuntos Internacionales:

Muchísimas gracias señor Presidente. Un cordial saludo para todos los honorables Senadores de esta Comisión, para todos los presentes, para los miembros del Gobierno nacional. Empiezo por felicitarlos, destacar este evento y esta sesión de la Comisión en Cartagena, que ha sido extraordinaria para el mar. El casi millón de kilómetros cuadrados de océanos que tenemos, más los 3.900 kilómetros de playa y todas las zonas costeras, tuvieron una oportunidad en Cartagena de expresarse a través de sus gremios, a través de las personas que les está doliendo el mar, a través de los ciudadanos que necesitan urgentemente que el Congreso de la República les ponga cuidado para facilitar su tarea y su desarrollo. Y esa felicitación se extiende a todo lo que se trató allí, debates muy amplios, debates de todos los intereses marítimos y por eso nuestro Comandante de la Armada, el Almirante Ernesto Durán, está plenamente comprometido con los trabajos que se van a seguir después de esa Comisión o después de esa Sesión. Igualmente complementada hacia futuro con lo que vamos a hacer en Buenaventura el 3 y el 4 de octubre, supongo que ya los miembros de la Comisión esperamos que puedan asistir todos, la Comisión iba a ser Conjunta entre Senado y Cámara, ojalá pudieran en esta ocasión los señores Representantes también unirse a dicha Comisión para examinar las

inquietudes de los habitantes del Pacífico a los que les está doliendo el mar.

Nosotros derivamos en la Armada el Plan de Trabajo de lo que se habló allí y tenemos cerca de 35 iniciativas de las que se plantearon entre los gremios. Algunas iniciativas, diría yo, alrededor de la mitad, son para que el Ejecutivo a través de sus Ministerios integre grupos de trabajo y solucione temas, tenemos muchas inquietudes sobre exenciones tributarias, promoción a través de préstamos bancarios, negociaciones gobierno a gobierno y otros temas que son claves para que el país se desarrolle en los mares de manera seria y de manera seria es que se aplique la política nacional del océano y los espacios costeros, actualizada en el 2017 y que esa política beneficie a los habitantes de Colombia, tanto al humilde pescador artesanal, a la persona que está tratando de sobrevivir en una zona costera luchando contra los elementos del mar y también contra los elementos que le generan inseguridad, pero también que beneficie al industrial, que beneficie al gremio portuario, que tengamos una Marina Mercante de mostrar, por lo menos una Marina Mercante de cabotaje, que empiece a desarrollar el transporte de mercancías entre diferentes puertos. Que tengamos un Archipiélago de San Andrés y Providencia colombiano, que vivamos todos y sepamos qué es lo que pasa en la Isla de Serranilla, qué pasa en la Isla Serrana, qué es lo que pasa en Malpelo, cómo apropiarse culturalmente del mar.

Entonces bien lo decía el Senador Agudelo, el mar es territorio y como tal, en él están todos los temas y debemos desarrollar conjuntamente esos intereses.

En lo que toca al legislativo, tenemos los otros cerca de 17 pedidos de los gremios, más algunos que se han venido adicionando porque obviamente se ha creado la inquietud entre todas las personas que trabajan en el mar, de poder solucionar aquellos temas que les causan inconvenientes.

El grupo entonces, señor Presidente y distinguidos Senadores, está la Armada Nacional dispuesta a seguir fortaleciéndolo para que podamos concertar un articulado que sea concreto y que nos sirva para darle solución a los problemas, como bien lo plantearon ustedes a lo largo de la Sesión en Cartagena. Allí hablamos de temas muy importantes como el desarrollo de las marinas, el desarrollo del turismo náutico; la relación que tiene el deporte nacional con lo que pasa en el aprovechamiento de los mares, hablamos de pesca, de todo eso que hablamos, estaríamos dispuestos en la Armada que los expertos nuestros constituyan grupos de trabajo con las personas que ustedes designen para que promovamos el articulado en esa ley de facilitación para el uso y aprovechamiento de los mares en Colombia.

Cierro diciéndoles que la Armada va a lanzar en alrededor de 15 días, un mes, un documento denominado La Estrategia Marítima Nacional, en

La Estrategia Marítima Nacional se cubre los 13 intereses marítimos que tiene el país, que no los voy a mencionar porque se hace muy largo, pero entre ellos está la educación, la conciencia marítima, la cultura, el patrimonio cultural sumergido, la soberanía, el poder naval, la marina mercante y el transporte marítimo, la minería marina y submarina, entre otros. Allí estarán detallados, desde el punto de vista de la Armada Nacional, institución que está en el mar desde 1934, cuáles serían las recomendaciones y objetivos específicos y prioritarios a desarrollar.

Cierro ahí señor Presidente, agradeciéndole y poniéndonos a su disposición y la de toda la Comisión.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted señor Vicealmirante. Le vamos a conceder el uso de la palabra por diez minutos al doctor Camilo Botero, especialista en temas de mar, como dice la gente del mar, de la mar. Tiene usted el uso de la palabra doctor Botero.

El Investigador de la Escuela de Derecho de la Universidad Sergio Arboleda, sede Santa Marta, doctor Camilo Mateo Botero Saltaren:

Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias honorables Senadores, honorable Senador Agudelo por esta oportunidad que tenemos desde la Sergio Arboleda. Como solo tenemos diez minutos, hemos preparado un corto video que resume prácticamente todo y luego 3 diapositivas para contarles lo que queremos exponerles.

(Video)

Más del 60% de la población mundial vive en las zonas costeras; si bien en Colombia no se tiene la misma dinámica, sí tenemos acceso a dos océanos y aquí tenemos 4 áreas costeras diferentes. Aquí ocurren un montón de actividades, hay personas viviendo ahí que son asentamientos, tenemos vías, también hay instalaciones militares, una riqueza, un patrimonio cultural enorme, pesca, cultura, petróleo, industria, puertos, turismo, todo eso ocurre en las zonas costeras, es un lugar que tiene una riqueza enorme y que necesita estar regulado, esas son las reglas del juego para poder definir esos conflictos que hay ahí para que se reduzcan y vayamos todos hacia ese...

La iniciativa de investigación se abre... Manjarrez, en su línea marino costera, la cual se ha concentrado en temas de gestión del riesgo, inicialmente temas portuarios, pero en este momento nos hemos centrado especialmente en el tema legislativo marino costero, en cómo nosotros podemos dar insumos para que haya mejores leyes en los temas y en el sector costero marino.

Hasta este momento los ejemplos, referentes internacionales son, por ejemplo, el de Cuba o el de España, en el cual principalmente se busca que sea desde el derecho administrativo, es

decir, diferenciar qué es bien de uso público, qué es territorio de la Nación y qué, en cambio, es propiedad privada. En ese mismo orden de ideas tenemos dos opciones de un tipo de ley de costas, uno que es el de la gobernabilidad, es decir, de arriba hacia abajo, en el cual el Estado es el que administra todo el territorio y los ciudadanos lo que hacen es que se rigen simplemente por esas leyes. La visión moderna, la visión de la gobernanza, en el cual son los ciudadanos los que deciden cómo quieren llevar el territorio, hacen acuerdos y de abajo hacia arriba llevan esos acuerdos para que el Estado lo legitime, por lo tanto, una Ley de Costas moderna debe de conocer cuáles son esas potencialidades, esos conflictos que hay en las áreas costeras, en el territorio marino costero, crear los mecanismos para legitimar la voluntad de los ciudadanos.

El proyecto de investigación como tal no ha terminado, el proyecto continúa, el asunto es que ahora el proyecto lo que busca es pasar de la observación a la acción sin dejar de observar. Entonces, el Observatorio Legislativo Marino Costero va a estar atento a cómo va desarrollándose esa dinámica legislativa; sin embargo, también vamos a estar acompañando, llevando la acción, lo que se quiere es poder acompañar a Congresistas que presenten los proyectos de ley, que no sean los ponentes y nosotros asesorarlos a ellos, poder definir cuáles son los usos y actividades costeros que son claves para el desarrollo del país.

Este proyecto se ha desarrollado en una fuerte relación y cooperación entre la Universidad Sergio Arboleda Santa Marta, su escuela de Derecho con el Congreso de la República, especialmente algunos Senadores han apoyado la actividad, han permitido acceder a toda la información del Congreso y muy importante la Comisión de Ordenamiento Territorial del Senado, la cual desde el inicio ha llevado y ha estado interesada en llevar este tema porque finalmente una ley de costas, una ley de mares y costas tiene que ver con el ordenamiento de ese territorio marino costero. (Finaliza Video).

Bueno, muchas gracias, esto era como una introducción para poder resumir porque son muchísimas cosas. Siempre hablamos de la importancia que tiene el mar y la costa, una gran cantidad de temas y el asunto es que nosotros tenemos una enorme cantidad de actividades en los mares y costas y curiosamente como país no tenemos una ley de mares y costas, tenemos varias iniciativas que hemos llevado y como Universidad Sergio Arboleda, venimos trabajando ya hace cuatro años.

Yo les comento, nosotros revisamos todas las *Gacetas del Congreso* desde el año 2000, las que están publicadas en la página de Gaceta, 16.000 gacetas, para reconstruir los proyectos de ley en temas marino costeros. La primera pregunta era, ¿existe, hemos legislado algo, hemos intentado o no? Y es que algunos datos, ya les habíamos

comentado, pero por ejemplo, nosotros tenemos 99 instalaciones de turismo y naturaleza en el Caribe colombiano, 738 espolones solo en el Caribe, 333 asentamientos de lujo, 188 de ellos con su propio muelle; si nosotros miramos, 119 instalaciones náuticas, entre muelles públicos, áreas de transporte marítimo y marino, es decir, tenemos una gran cantidad de actividades que están ocurriendo en ese territorio ¿qué pasa? -miremos la siguiente, por favor-, pero tenemos unas debilidades para ordenar ese territorio, cinco principales: Primero, no se ha definido integralmente los límites de ese territorio marino costero, o sea, realmente dónde consideramos qué es territorio marino costero y qué no.

El Decreto 1120 del 2013, es el único acercamiento que tenemos, pero es un tema netamente ambiental, necesitamos verlo de una manera más amplia, intersectorial. No existen estadísticas específicas del territorio marino costero. Ya se comentaba en Cartagena y se reitera, el DANE debería estar generando estadísticas específicas de cómo está funcionando ese territorio de la Nación, el DNP debería de tener estadísticas y programas específicos sobre el territorio marino costero del país. Además, en el territorio marino costero no existen los instrumentos de ordenamiento territorial, si uno mira los planes de ordenamiento territorial con la Ley 388 del 97, por ejemplo, no aparece en ningún lado el tema costa, playa, mar. En la Comisión de Ordenamiento Territorial, en la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial no aparecen los términos costa, mar, y es que es un millón de kilómetros cuadrados a nivel marino, además de todo el territorio costero, más de 3.500 kilómetros lineales de línea de costa. No existen mecanismos de gobernanza, es decir, para que la sociedad civil, los ciudadanos puedan colaborar en ese ordenamiento del territorio marino costero y además, que es lo que nos interesa a nosotros, o de dónde venimos nosotros como universidad Sergio Arboleda, no hemos logrado crear, articular todo ese montón de investigaciones que tenemos en la Academia en temas marinos, precisamente con la toma de decisiones de la Rama Legislativa, de las entidades territoriales.

Los referentes internacionales ya se decían en el video, Estados Unidos fue el que llevó la parada, en el 72 fue el primero que sacó una ley de gestión costera y ejemplos más cercanos España, la ley casi que de ejemplo que siempre hemos tenido en América Latina, que es la Ley 22 del 88, que luego cambió de hecho, dio una vuelta grande con la Ley 2ª de 2013.

Más cerca de nosotros, Cuba es el único país referente que tenemos en América Latina, que tiene el Decreto ley 212 del 2000, que de hecho, incluso define cuáles son los tipos de costa y qué se puede y qué no se puede, si hay un manglar, si hay un acantilado, si hay una playa, si en la playa yo

tengo detrás una laguna o no, es decir, referentes internacionales tenemos.

Y cuál es el enfoque de una ley de mares y costas, porque también tenemos que decidirlo. El enfoque tradicional ha sido de arriba hacia abajo la gobernabilidad, es decir, el Estado establece unos lineamientos y los ciudadanos los ejecutan, hoy en día hablamos de gobernanza y ¿gobernanza qué es?, que los ciudadanos tienen unas iniciativas y el Estado lo que hace es que las legitima, es decir, pasamos de ese estado paternalista a un Estado que lo que hace es que gerencia, que finalmente es por lo que nos hemos decidido en Colombia.

Y finalmente, cuáles son las necesidades legislativas y esto es lo que hemos querido traer aquí a la honorable Comisión Sexta para poder apoyar en todo este proceso. Primero, se necesita una ley que integre todos los usos y actividades marino costeros; en la investigación que hicimos de los 80 proyectos de ley de costa, empezaron su trámite por las 7 Comisiones, hay unos que iniciaron por la Comisión Primera, la Segunda, la Sexta, es decir, necesitamos una ley marco que integre todos los usos costeros, que sirva de sombrilla, además de eso continuar con la iniciativa que ya está en trámite para una ley que proteja y regule las playas marítimas y terrenos de baja mar, que de hecho, el Proyecto de ley 13 de 2017, en este momento en trámite y leyes sectoriales, pero exclusivamente para reducir vacíos y solucionar duplicidades porque ya tenemos legislaciones en muchos de los temas. El asunto es que como hemos ido avanzando, entonces hay ciertas duplicidades que se han generado, ciertos vacíos y es donde tenemos que estudiar.

Finalmente, entonces ¿cuáles son las estrategias para cerrar esa deuda legislativa que hemos comentado nosotros, con los mares y costas colombianos?, bueno, lo primero, nosotros como Sergio Arboleda hemos establecido un Observatorio Legislativo Marino Costero, es decir, en este momento nosotros tenemos en Santa Marta un equipo de investigación que está revisando permanentemente los debates, este debate, por ejemplo, del día de hoy, se está revisando, nosotros organizamos boletines porque lo que queremos es asesorar inicialmente a los Honorables Congresistas en...nosotros tenemos la experticia en temas marino costeros, déjenos asesorarlos, permítanos asesorarles; pero también al sector marítimo, a veces tienen esos intereses pero no saben cómo llegar a la Rama Legislativa, entonces nosotros decimos que nosotros queremos asesorarlos en esos proyectos de ley, en esas iniciativas legislativas porque somos el mismo país. Entonces el Observatorio lo tenemos para eso. Y aquí aprovecho y lo comento, lo que se necesita de pronto mejorar un poco es la forma de acceder a la información. Por ejemplo, en este momento en la página del Senado todavía no están los miembros de cada una de las Comisiones, entonces necesitamos

poder mejorar, nosotros estamos en Santa Marta y queremos seguir trabajando desde allá.

¿Qué más estrategias necesitamos?, la ley de mares y costas como sombrilla y continuar con el trámite de esta ley de terrenos de baja mar; y evidentemente, crear una bancada marino costera. Sabemos que hay honorables Senadores, honorables Representantes que están apostándole a estos temas marino-costeros.

Yo quiero reiterar, agradecer nuevamente al Senador Agudelo porque ha liderado muchos de estos temas y se están conformando, necesitamos un grupo así como precisamente lo hace el Senado, el Congreso de Estados Unidos, donde hay un caucus, un grupo de Congresistas que llevan adelante estas iniciativas, que las entienden -y si le das clic, porfa es el último-, porque incluso estamos planteando como Universidad, una formación de alto nivel de los legal makers, los legisladores. Estamos hablando con el Instituto Oceanográfico Internacional en Canadá, para poder hacer un curso completo de congresistas allá en Canadá, una semana de inmersión, en la cual la bancada pueda tener todos los insumos necesarios para poder llevar adelante esos proyectos de ley.

Y eso es, señor Presidente muchas gracias por el espacio, lo que queríamos comentar como Universidad Sergio Arboleda, queremos seguir siendo sus asesores, poder seguir acompañando estas iniciativas y quedamos a su disposición. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted doctor Camilo, de verdad que sesuda y profunda su intervención, clara, precisa, concisa, como se dice popularmente, fue usted al grano y de verdad que quedamos debidamente ilustrados.

Considero pertinente, adicionalmente de reconocerle a usted esa excelente intervención, brindar unos agradecimientos por intermedio de usted doctor Botero, a la Universidad Sergio Arboleda de la cual usted hace parte.

Yo, para continuar con el debate, quiero permitirme porque considero oportuno que muchos de los aquí presentes se enteren de qué hace Cotecmar, que de verdad por lo que yo conozco es un orgullo patrio el esfuerzo denodado que hacen para prestarle servicios a este país. Por eso quiero que el señor Vicealmirante, Javier Díaz Reina, en 5 minutos nos haga un breve resumen de la actividad que desarrolla Cotecmar. Tiene usted la palabra.

El Presidente de Cotecmar, Vicealmirante Javier Díaz Reina:

Señor Presidente muchísimas gracias por esta oportunidad de expresarle aquí a los honorables Senadores y a los presentes qué es Cotecmar y qué está haciendo por el país.

Cotecmar es una Corporación de Ciencia y Tecnología para el desarrollo de la industria naval, marítima y fluvial, con ese título podemos decir todo lo que hace, todas las actividades que desarrollemos tienen que estar direccionadas para el desarrollo de la industria marítima y fluvial. Cotecmar nace en el año 2000 por los fuertes retos de defensa que teníamos en el interior del país, especialmente en los ríos, desarrolla todo un proceso de ciencia y tecnología, nace como Corporación por la ley de ciencia y tecnología de 1990, previa a la Constitución que después se reglamentó. Desarrolló ciencia y tecnología para diseñar, construir y mantener artefactos fluviales y artefactos navales, esto especialmente para atender los retos de defensa. Cotecmar es una Corporación que no recibe recursos del Estado, tiene que operar y hacer de toda su investigación y de su desarrollo productos y servicios para poder mantener y alimentar su objeto social.

¿Qué ha hecho Cotecmar?, Cotecmar ha construido cerca de 120 buques, tanto para el sector defensa como para el sector privado; ha producido buques para exportar a países de Centroamérica y a países de Suramérica, hasta el momento especialmente para temas de defensa. Nos hemos encontrado con retos bastante difíciles, Colombia todavía nos falta mucho para tener una vocación marítima que apoye la industria astillera.

Por ejemplo, llevamos 200 años de vida republicana y no tenemos una ley para desarrollar contratos gobierno a gobierno, nos la hemos pasado comprando elementos de defensa y no vendemos y resulta que en estos 18 años de producción estamos vendiendo productos al exterior para la defensa y la cooperación con los otros países. Nos encontramos con fuertes dificultades para que el sector bancario entienda que la actividad marítima es productiva y que puede aportar productos de financiamiento para los países y para los armadores, los dueños de los buques.

Hemos tenido logros importantes a lo largo de estos 18 años, tenemos beneficios arancelarios para la construcción de buques pero para el mantenimiento no, mientras que en los países cercanos con quienes competimos comercialmente, llamemos las islas del Caribe, llamemos Panamá, el Gobierno genera leyes para que esa industria se desarrolle y produzca, le quita carga arancelaria y se vuelve una competencia un poquito dispareja.

Tenemos la expectativa grande de trabajar con la habilitación del río Magdalena, hemos trabajado con el Ministerio de Transporte y tenemos nuestros productos como, por ejemplo, dragas que pueda el Estado mantener una posibilidad de habilitar los ríos desde las bocas para que no dependa de externos sino que pueda el Estado mantener esa navegabilidad.

Y hemos tenido también logros con relación a los temas arancelarios, para este momento para construir buques no hay aranceles como en el

80% de los productos, pero para el mantenimiento de los buques sí necesitamos apoyo para poder competir con la región. El 70% de los buques que se reparan en Cotecmar son de bandera extranjera, más o menos 20 países del mundo vienen, hacen sus operaciones y se van, luego, es viable pensar por retomar el tema de una zona franca.

Cotecmar tiene una oferta muy importante para desarrollar cerca de 14 sectores productivos, es una industria de síntesis, allá es como construir una ciudad que tiene todas las áreas de la ingeniería, todas las áreas de lo que se considera habitabilidad y de plataformas que pueden ser de defensa, o de carga, o de transporte mercante.

Entonces Cotecmar es una empresa para los colombianos, estamos atentos a contribuir a esta iniciativa tan importante para el país y estamos a sus órdenes señor Presidente y honorables miembros del Senado.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted señor Vicealmirante. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Iván Agudelo.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Unos pequeños segundos Presidente, gracias. Tenga la amabilidad mi Almirante Javier Díaz, no sea tan humilde hombre, cuénteles a Colombia... porque es que esto lo empezamos a hacer por los temas de ciencia, tecnología e innovación, lo que ustedes han hecho, ustedes nos han hecho sentir muy orgullosos porque a los colombianos hay que contarles que ustedes han realizado varias misiones a la Antártida con buques de su propiedad, pero además con gran tecnología colombiana, con un alto porcentaje, de pronto me equivoco, 90, 95, 100% de tecnología colombiana. Entonces yo creo que es importante que usted por favor le cuente porque es que nosotros hemos venido planteando, primero, nuestra gran riqueza, pero también que siempre, desde donde podamos estar, decirle a los jóvenes en Colombia, que tenemos que ponerlos en una plataforma de lanzamiento para que estén en condiciones de competitividad con las exigencias del mundo actual, pero también construir referentes positivos y lo que ustedes están haciendo en Colombia es demostrarle a los jóvenes, a los profesionales que aquí podemos construir referentes positivos, sin espiral ascendente, no inversos, no generar círculos sinuosos sino círculos realmente propositivos y realmente lo que ustedes hacen es maravilloso. Entonces por favor... porque yo en todos los escenarios donde voy, universidades, Juan Camilo, donde hemos estado siempre hablamos de lo que han hecho ustedes, entonces por favor, en este momento que usted le está hablando al país desde el Congreso de la República, desde donde se hacen las leyes, por favor no sea tan humilde Almirante, bien pueda.

El Presidente de Cotecmar, Vicealmirante Javier Díaz Reina:

Bueno, Senador muchas gracias por sus palabras. Yo pudiera ser un poco atrevido si hablo sobre los logros institucionales de la Armada Nacional en operaciones internacionales. Ir al Polo Sur, llevamos cuatro expediciones y en enero espero, creo que van a ir nuevamente; han estado en operaciones de defensa hemisférica con la organización del Tratado del Atlántico Norte, pero el aporte que hay desde Cotecmar es la producción de medios para que eso se desarrolle. Hay buques, los buques con los que hemos ido a la Antártida son buques construidos en Cotecmar por ingenieros y tecnología colombiana, con mano de obra colombiana. Aquí lo valioso es la participación de las Entidades para que esto se logre. Cotecmar poniendo los productos de solución tecnológica y la Armada Nacional desarrollando las actividades de ciencia, tecnología y de defensa que se requieren.

¿Qué le puedo decir?, un buque como este que va a la Antártida, genera fácilmente 3.000 empleos directos, es un buque que, como les comentaba, moviliza 14 sectores productivos, es un buque que tiene el 50% de los diseños son hechos por mujeres, el 15% de la mano de obra es hecha por mujeres, entonces no solamente es un producto de defensa sino es un producto que dinamiza la economía y el desarrollo tecnológico del país.

Cotecmar definitivamente es un ejemplo, hemos estado dando conferencias en otros países que nos han pedido que les hablemos sobre, un ejemplo, sobre el éxito de lo que significa el Triángulo de Sábato, de un argentino por allá que propuso el triángulo, Estado, Empresa, Universidad. En la Junta, en el Consejo Directivo de Cotecmar se sientan 3 universidades que son propietarios y miembros de ese Consejo Directivo, la Universidad Nacional, la Universidad del Norte y la Universidad Tecnológica, ellos son miembros del Consejo y con ellos también desarrollamos permanentemente proyectos de investigación y desarrollo, luego, todo esto se ha convertido en soluciones para la sociedad, Senador creo que de pronto le contesto su pregunta.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias señor Vicealmirante. Quiero ahora darle el uso de la palabra al señor Vicealmirante Mario Germán Rodríguez Viera, Director de la Dimar.

El Vicealmirante Mario Germán Rodríguez Viera, Director de la Dimar:

Señor Presidente muchas gracias, buenos días para usted, para todos los Senadores, un saludo a todos los presentes. La Autoridad Marítima de Colombia tiene como misión ejercer esa autoridad en el mar y promover e incentivar los intereses marítimos bajo tres roles principales: un rol de Estado riveroño que tiene que ver, por supuesto,

con las actividades que se realizan en los mares y en las costas ya mencionadas; un rol de Estado de abanderamiento en donde ejercemos la autoridad en los barcos abanderados en Colombia, que es bueno comentar que, por ejemplo, en el tema de cabotaje tenemos cerca de 92 barcos en el Pacífico abanderados en Colombia, nos hace falta, por supuesto, en el tema de Flota Mercante de más de 500 toneladas; y el tercer rol tiene que ver con Estado rector del Puerto y es la autoridad que se ejerce en todos aquellos barcos de bandera extranjera que llegan a nuestras aguas, que ingresan a nuestros puertos y que deben cumplir, no solamente, por supuesto, nuestra legislación sino también la legislación y los convenios que hemos acordado con la organización marítima internacional.

Bajo esos tres roles, la autoridad marítima ejerce el control y promueve los intereses marítimos de Colombia. Importante también señalar que la Autoridad Marítima es la encargada de la señalización y la seguridad integral marítima; para que los armadores del mundo decidan enviar sus barcos a nuestro país, deben sentirse tranquilos, deben sentirse confiados en que sus barcos van a entrar a unos puertos seguros y es ahí donde la Autoridad Marítima es la encargada de la señalización de las boyas, los faros y toda la señalización como en cualquier carretera, para que esos barcos puedan acceder a nuestros puertos.

Recientemente, no más esta semana tuvimos también una conversación muy interesante en Barranquilla, Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, asistió la señora Ministra de Transporte, el gremio y en ese marco de la seguridad de nuestros puertos, hablamos de los canales, hablamos del dragado de una manera sistémica, en el cual, digamos, la draga es una variable importante pero también hay que trabajar en el tema de los diseños, de la profundización, de ampliar los canales, si queremos, digamos, referirnos al Canal de Buenaventura y ahí sacamos unas conclusiones supremamente importantes y tenemos unas mesas de trabajo, está incluido el doctor Juan Esteban Gil, Invías, por supuesto la señora Ministra designó a alguno de sus asesores y ahí tenemos un tema bien interesante para trabajar tanto en Caribe como en Pacífico.

Entonces en el marco de la seguridad integral marítima, damos esa confianza y damos, digamos, esa seguridad para que los armadores del mundo continúen enviando sus barcos a Colombia para el movimiento de mercancía. Como bien se anotaba, el 95% de la mercancía del mundo se mueve por barco.

Es importante también señalar que en el impacto económico a Colombia, el gremio marítimo, flota mercante, pesquero, turismo, náutico, etc., todo es del gremio marítimo y su autoridad marítima aportamos el 14% del producto interno bruto, este es un dato estadístico oficial donde hemos sacado una serie de variables y, por supuesto, queremos

incrementar esa participación en el Producto Interno Bruto de Colombia.

También señalar que Colombia mueve anualmente cerca de 200 millones de toneladas de carga, básicamente por la seguridad que se brinda en los convenios que tenemos bajo la organización marítima internacional, bajo la organización hidrográfica internacional, inclusive también la organización meteorológica mundial y es ahí donde la Autoridad Marítima trabaja de la mano con el gremio.

Quisiera referirme a un tema puntual en esta oportunidad, finalizando estos 5 minutos, y es la reactivación de nuestra flota mercante. Cuando tenemos el intercambio con los navieros y con los armadores de Colombia que quieren invertir, quieren mandar a construir barcos en Cotecmar y quieren abanderarlos en Colombia, encontramos dos problemáticas gruesas y quisiera que fuera una de las problemáticas principales en estas mesas de trabajo que ya están dinamizadas; uno, el tema laboral y la solución está muy clara, en esos barcos, por encima de 500 toneladas de registro bruto, definitivamente adherir al convenio MLC2006 que es un convenio mundial donde la gente de mar, la gente que trabaja a bordo de los buques tiene toda su seguridad social; y por el otro lado, la carga impositiva, tengo unos datos estadísticos de la carga impositiva en la cual, digamos, nuestros navieros y nuestros armadores en costos de operación y en impuestos de rentas superan el 40%, en reparación el 20% y en gente de mar la carga parafiscal un 45%. Es importante, como lo decía el señor Almirante Soltau, que lo mencionaba al principio, se revise ese alivio tributario y esos préstamos blandos para que esa industria crezca. Tenemos nuestra industria astillera Cotecmar, amen también que hay otras y, por supuesto, el impulso de la Autoridad Marítima, el interés de la Comisión Sexta y el interés de los armadores de invertir. Solucionando, digamos, estas dos grandes novedades, carga impositiva y el tema laboral, damos un impulso importante a lo que es nuestra flota mercante.

Otro punto interesante, recientemente nos reunimos con los de cabotaje y pesca del pacífico, sacamos 50 ítems de problemática, una gran cantidad, por supuesto, son directamente de la Autoridad Marítima, otros van a ser, digamos, vistos de primera mano el 3 y 4 de octubre cuando nos reunamos, si Dios permite, en Buenaventura, y poder solucionar desde ese punto de vista. Ese es el marco general de la Autoridad Marítima Colombiana, su autoridad marítima, tenemos una relación plena y diaria con una serie de entes internacionales, organización marítima internacional, organización hidrográfica internacional porque nosotros producimos la cartografía oficial para que los armadores y los buques del mundo, los barcos mercantes entren y salgan de nuestros puertos.

Tenemos una fuerte variable en temas de investigación y desarrollo, Senador Agudelo, tenemos una flota de buques con ecosondas de últimas tecnologías donde estamos verificando nuestra plataforma continental, el suelo y el subsuelo marino, tenemos un mapeo de cerca del 70% del Caribe y estamos avanzando en Pacífico, en algunos convenios, entre ellos con la Agencia Nacional de Hidrocarburos donde podemos, digamos, entregar una información para Colombia y para el mundo interesante. En el tema de la Antártida también hemos trabajado de la mano, estamos...ya se produjo una carta náutica que es de nuestros primeros productos de conocimiento que se entrega al mundo en uno de los estrechos de la Antártida que no se había producido, es un orgullo nuestro centro de investigación oceanográfico e hidrográfico y nuestro servicio hidrográfico que es el similar del servicio geológico colombiano en tierra, en tierra el servicio geológico colombiano, en el mar nuestro servicio hidrográfico.

Así que estamos al servicio de todos, celebramos estas discusiones para aportar y que cada vez más nuestros intereses marítimos se vean reflejados no solamente en el avance de Colombia sino en nuestra economía. Muchas gracias por la oportunidad.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted señor Vicealmirante Rodríguez. Antes de pasar al tema de la Aerocivil, al tema de transporte aéreo, quisiera de pronto si algún Senador quiere el uso de la palabra para referirse a lo que han expresado las personas que han intervenido en este debate, pues que pida el uso de la palabra. Me pide el uso de la palabra el honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez, tiene el uso de la palabra Senador Gómez.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Pues para exaltar que estamos en buenas manos. Después de escuchar en Cartagena y ahora en la Comisión Sexta los planes de la Armada, los colombianos nos sentimos en muy buenas manos, confiamos en ustedes y al mismo tiempo la retribución es poner nuestra curul al servicio de esas buenas intenciones.

Quisiera pedirle al representante de la Universidad Sergio Arboleda que es un conoedor, que nos asesore en el desarrollo del Turismo dentro del mar. Cómo le parece que Colombia le volteó la espalda al mar; Cartagena fue construida por los mejores navegantes que existían en ese momento, los españoles y los portugueses y ahora todo lo que se hace en Cartagena es territorial, se hace el Reinado de Belleza, se hace el Hay Festival, se hace el Festival de Gaiteros, el Festival del Dulce, se hacen todos los festivales que usted quiera y no hacemos nada dentro del mar. Para hacer un desarrollo turístico dentro del mar, hay que desarrollar la navegación olímpica; hay cientos de

miles de deportistas en el mundo buscando en dónde pasar las temporadas invernales en sus países de origen y eso pudiera traer tanto o más turismo que el que está viniendo. Y vea, y eso para resolverlo es supremamente fácil, se necesita una marina. Eso que vislumbraron los españoles y los holandeses cuando nos fundaron y por lo cual pelearon los ingleses porque querían pelearse el territorio, es por las condiciones geoestratégicas que tiene Cartagena y ustedes que son los estudiosos, no solamente en la parte literaria sino en la práctica, que conocen el territorio, seguramente saben en dónde encontrar el sitio apropiado para diseñar una marina en donde se puedan hacer campeonatos de nivel olímpico, especialmente de navegación a vela que hoy en día, es una de las actividades más atractivas que hay en el mundo entero. De manera que los invito a ustedes a que nos asesoren para poderlos ayudar, o sea, que nos ayuden a ayudarlos y eso lo están haciendo espontáneamente, por ejemplo, se está construyendo una marina en Barranquilla, ojalá la hicieran en las condiciones geoestratégicas que tiene Cartagena, es que Cartagena tiene todo lo que se requiere para hacerlo, pero ha hecho falta la voluntad política y la visión. Si nosotros desarrollamos el deporte olímpico se nos dobla el turismo y el turismo sano, no ese turismo que nos tiene estigmatizados en el resto del mundo, y le ofrezco conectarlo con la Liga Colombiana de Navegación a Vela que tiene expresión aquí en Bogotá y que tiene delegados en Cartagena, porque ustedes pueden conocer el territorio, pero los otros saben es para dónde sopla el viento. Y eso hay una regulación, eso se necesita de 8 nudos a 22 nudos se puede hacer esto, de 22 nudos en adelante se puede hacer lo otro y las piernas y las distancias entre las boyas, etc., pero vea, todo está mandado hacer en Cartagena, no nos falta sino esto para lograrlo. Entonces lo invito a que usted lidere, que coja esa bandera y nosotros somos su soporte.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Tiene el uso de la palabra el doctor Botero.

El Investigador de la Escuela de Derecho de la Universidad Sergio Arboleda, sede Santa Marta, doctor Camilo Mateo Botero Saltaren:

Presidente muchas gracias, honorable Senador. Los académicos estamos acostumbrados a presentar dos años de investigación en 10 minutos, esas son las ponencias, entonces por eso le voy a contestar bien preciso. Primero lo de turismo, lo de turismo que usted comenta, hay una máxima que, de hecho, hemos venido trabajando con los años, es no necesitamos más turistas sino mejores turistas. Lo que yo les decía de estadísticas, tenemos estadísticas de cuántos turistas nos llegan, pero no tenemos estadísticas de realmente qué tan buenos turistas son. Y ahí se habla, se ha venido trabajando con el Viceministerio de Turismo un concepto que es el de turismo de alto valor y alto valor suena inicialmente a que me deja mucho dinero, valor

económico. Pero aquí es más lo que hemos querido llevar y hemos liderado desde la academia, es, más de valores, de respeto, de protección, de honestidad. Entonces en esa idea de turismo de alto valor, yo le cuento a nivel puntual de sol y playa y del tema náutico que usted coloca a colación, dos asuntos: lo primero, a nivel de sol y playa, Colombia por la situación del conflicto interno que tuvo tantos años, eso nos afectó un montón pero tuvo una ventaja curiosamente ahorita, ¿nuestros competidores de sol y playa quiénes son?, Cancún, tenemos República Dominicana, tenemos Cuba, pero todos ellos tienen sus playas altamente urbanizadas y los buenos turistas hoy en día no quieren ir a una playa llena de edificios, ellos quieren ir a una playa donde se escucha el mar, donde tengamos un área de arena libre y esos turistas lo que necesitan son enclaves de turismo rural de baja densidad porque están dispuestos a pagar más y sobre todo a generarnos menos impactos culturales, menos impactos naturales. Es decir, en Colombia tenemos, sobre todo en el caribe sur, caribe sur es del departamento de Sucre hasta el departamento del Chocó en el Caribe, ahí tenemos una potencialidad enorme; en San Bernardo, en Moñitos, en Puerto Escondido, en San Antero, enorme para trabajar turismo de sol y playa.

Yo le cuento, yo hago parte de Fedevela, yo estaba cuando vivía aquí en Bogotá, yo navegaba aquí en Tominé, entonces tengo cercanía y de hecho tengo un amigo puertorriqueño que es de la selección puertorriqueña de vela, y con él hemos charlado algunas veces estos temas, de hecho, también con el Grupo de la Armada aquí en Tominé iban con frecuencia, y es que las marinas son importantes, pero también necesitamos generar una cultura marítima y eso necesitamos es empezar a crear escuelas de navegación. Es curioso pero el 90% de los navegantes a vela en Colombia están en Tominé, en el Lago Calima, en la Represa del Prado y no los tenemos en la costa y los que han querido iniciar es en Santa Marta y en Santa Marta es curiosamente el lugar, lo que usted decía de los vientos, es uno de los lugares más atípicos en nivel de vientos en el mundo, porque en la Sierra Nevada vienen los vientos alicios, bajan y entonces navegar en Santa Marta a vela es peligrosísimo para el que no es experto porque no es lo normal de que lo meta hacia tierra sino que lo saca, donde el que no sabe navegar termina llegando a Jamaica. Entonces es como todo una idea, entonces lo que yo quisiera como...o sea, muchas gracias por la invitación, nosotros como Sergio Arboleda nos interesa poder apoyarlos a ustedes en todas estas temáticas, de hecho, en la Sergio Arboleda tenemos la Escuela del Mar que dicta esos cursos también, pero la idea es poder pasar a tener una estrategia regional que nos permita en todo el Caribe colombiano, tanto el continental como el insular, así como en el Pacífico poder tener escuelas de navegación que van a llevar a que se necesiten marinas, que van a llevar a que compitan a nivel internacional. La

America's Cup, por ejemplo, que es la Copa de Navegación a Vela más importante del mundo, entonces algún día nosotros tener al menos un tripulante colombiano en alguno de los barcos, en el... alguno de estos, eso llevará a que ya no solo hablemos de fútbol, por ejemplo, sino que hablemos de que hay un colombiano como cuando estuvo Juan Pablo Montoya en la Fórmula 1, antes nosotros no teníamos ni idea de Fórmula 1, ahora todos estamos expertos. El día que tengamos un colombiano en la América's Cup en alguno de los barcos, ese día entonces sabremos que habremos llevado hasta allá el proceso. Entonces muchas gracias nuevamente por su invitación y quedamos disponibles.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted doctor Botero. Tiene el uso de la palabra la honorable Senadora Criselda Lobo.

La Honorable Senadora Criselda Lobo Silva:

Gracias señor Presidente, muchísimas gracias a todos por estar...todas y todos por estar acá presentes. A la Armada por venir a acompañarnos hoy en este debate en Comisión Sexta; y gracias al señor Camilo Restrepo de la Universidad Sergio Arboleda, sus palabras... ¿señor?, Botero...

En sus palabras decía que la terminación del conflicto nos ha permitido ver y muchísimas cosas que sí nos permitió ver, pero también aquí a todos, a todos y todas les digo que no fue desde ahora que nosotros iniciamos la terminación del conflicto, la terminación del conflicto nosotros la iniciamos desde 1982 con el Gobierno de Belisario Betancur, en eso se presentaron muchísimas crisis y sí, realmente hay que reconocerlo, es que Juan Manuel Santos se sentó y reconoció que en nuestro país había un conflicto armado y había que buscarle una salida, eso se lo debemos a Juan Manuel Santos. Pero bueno, continúo. Es la segunda ocasión que escucho lo que tenemos, la riqueza tan inmensa que tenemos y la necesidad urgente de que nos demos una legislación marítima, pero no solo la legislación, también acompañada de un pensum educativo. Miren señores, nosotros en el centro del país no conocemos el mar, sí lo conocemos porque vamos como turistas y nos bañamos allá y recorremos las playas, pero conocemos esa riqueza que hay, ese mundo que es el mar, nosotros no. De ahí la necesidad de que debemos generarnos una cátedra del mar, que nuestros niños empiecen desde pequeños a conocer, a saber qué es lo que tenemos porque a partir de ahí lo defendemos, a partir de ahí tenemos sentido de pertenencia, defendemos nuestra patria, defendemos los mares que son tan importantes, aquí lo han dicho señoras y señores.

Turismo, no cualquier turismo, no el de uno ir y bañarse allá y cobijarse con la arena, el turismo de conocer, el turismo con un guía que nos enseñe, que nos explique. Podemos desarrollar deporte, pero no solamente eso, el comercio, la industria y

eso qué es, eso es desarrollo para nuestro país, un desarrollo que va a hablar por Colombia, pero para todos los colombianos, eso es importante. Y cuente con nosotros en legislación, cuente con nosotros, con la asesoría del señor Camilo de la Universidad Sergio Arboleda, que vamos a construir leyes en beneficio del mar.

Como decíamos en ocasiones anteriores, unir el centro del país con el mar porque además tenemos esa columna vertebral tan importante que es el río Magdalena y que nosotros con miles, miles no, por años y años nos hemos olvidado de esa columna que por ahí entró también en épocas anteriores el desarrollo de la parte de la historia que bien lo señalaba el Senador Leonidas Gómez. Esa historia hay que recordarla, hay que recordarla para no olvidarla y a partir de ahí ver cómo prosperamos nosotros como nación. Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias señoras y señores.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted honorable Senadora. Para terminar con esta primera fase de la sesión del día de hoy, vamos a proceder a crear una Subcomisión del más alto nivel a sugerencia del señor Viceministro Juan Camilo Ostos, que nos acompaña aquí en la mesa principal, integrada por la señora Vicepresidenta de la República o por la Vicepresidencia de la República, por el Ministerio de Transporte, por miembros de esta Comisión que por Secretaría daremos a conocer los nombres de quienes la integren, en Secretaría pueden los que estén interesados porque de verdad que esto no es aquí una camisa de fuerza para nadie, quienes quieran participar bienvenidos a hacer parte de esa Comisión Accidental; integrada por la Dimar, por Cotecmar, por la Universidad Sergio Arboleda representada en este caso en particular por el doctor Camilo Botero o por quien en la Universidad a bien quiera designar, para trazar y...perdón, y por la Armada Nacional obviamente, para con esa Comisión marítimo costera, trazar una hoja de ruta en lo que al tema se refiere. En otra, será tema de otro análisis en una reunión que voy a convocar al Almirante Javier Díaz Reina, porque de verdad que me parece muy importante buscar unos mecanismos que le permitan a Cotecmar penetrar en el mercado mundial, no solo en el nacional sino en el mercado internacional. Creo que es una herramienta importante no solo para la Armada sino una herramienta importante para el país, para disparar el sector productivo del país, para generar empleo, para generar progreso, para generar desarrollo y en esta Comisión nos anima ese propósito. Queremos crear valor, queremos generar valor, queremos generar desarrollo, queremos generar progreso, queremos que la gente tenga acceso a un mejor vivir y a un mejor estar y ustedes con esa estructura que tienen, con el apoyo del legislativo en la medida en que podamos hacer algunos ajustes a temas impositivos, a temas

arancelarios, a temas tributarios, en fin, a todos esos temas que, de una u otra forma, hay veces que hacen inviable los proyectos, de la mano de ustedes, con el conocimiento de ustedes y con el apoyo de nosotros, de esta Comisión y de la Plenaria del Senado, podamos lograr un objetivo que redunde en beneficio del país, que redunde en beneficio de los colombianos. Entonces quedamos pendientes de esa reunión señor Vicealmirante porque me parece un tema demasiado importante para nosotros también sacar adelante.

Veo que el señor Vicepresidente...el señor Viceministro Ostos quiere el uso de la palabra, tiene el uso de la palabra, hasta aquí mi cierre, por decirlo así, de esta primera fase y le voy a dar el uso de la palabra al Viceministro Ostos y posteriormente a la Senadora Milla que también me está pidiendo el uso de la palabra. Tiene el uso de la palabra señor Viceministro.

El Viceministro de Transporte, doctor Juan Camilo Ostos:

Gracias señor Presidente, señor Secretario, a las honorables Senadoras, a los honorables Senadores de esta importante Comisión; a los Almirantes, Vicealmirantes, Directivos, Funcionarios de la Dimar, de Cotecmar, de la Armada Nacional, de la Comisión Colombiana del Océano, de la Universidad Sergio Arboleda y a todos los presentes. Quiero saludar Presidente su decisión de conformar esta importante Comisión, informaré a la señora Vicepresidenta de la República y a la señora Ministra sobre la decisión tomada para que participen activamente, entiendo, por conversaciones con la señora Vicepresidenta que también está interesada en participar y además por función constitucional la Comisión Colombiana del Océano pertenece a su...está bajo su tutela.

Creo que esta es una decisión, una buena reglamentación de mares y una buena legislación en este sentido generaría desarrollo, beneficios, seguridad jurídica para las empresas que prestan servicios marítimos, pero también generaría un beneficio para los efectos colaterales en algunos casos, el Galeón, conflictos internacionales por territorio marítimo, pero además por seguridad nacional creo que es una buena decisión y legislar en ese sentido pues va a generar muchos beneficios.

Pero yo quisiera que no dejáramos por fuera la discusión del Código Fluvial que estamos en mora de emitir, de reglamentar, tenemos 18.000 kilómetros de redes fluviales navegables; tenemos a esa Colombia profunda que se conecta a través de esta modalidad de transporte tanto para carga como para pasajeros, creo que esa es una discusión que deberíamos evaluar si entra allí para poder también avanzar.

Ayer el señor Director de Invías dejó acá consignado en su plan de acción un punto muy importante que es la intervención de los canales

fluviales, aquí tenemos el río Atrato, el río Cauca, el río Magdalena por supuesto, el río Orinoco, el río Meta, además de otros importantes afluentes, pero estos Canales lo que conectan es a la Colombia profunda y Cotecmar y la Dimar ya tienen experiencia en tránsito fluvial. Los estudios de Cotecmar ya tienen unos puertos flotantes que son de bajo costo y que ya han sido utilizados con anterioridad. Hay unos recursos asignados por Invías, pero además de eso, la Dimar viene prestando vigilancia y control en los últimos 22 kilómetros del río Magdalena, creo que esto es, digamos, ya una experiencia de cómo podemos empezar a generar un Código de Transporte que deje reglas de juego claras para los empresarios, jurisdicción y control del tránsito fluvial para que podamos avanzar en eso.

Yo quisiera Presidente y que si ustedes lo tienen a consideración, pongan también el Código Fluvial dentro de esta mesa especial para que demos trámite y podamos avanzar en una emisión del Código Fluvial. Eso es todo por ahora Presidente, le agradezco muchísimo.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias señor Viceministro. Tiene el uso de la palabra la honorable Senadora Milla Patricia Romero Soto.

La honorable Senadora Milla Patricia Romero Soto:

Gracias señor Presidente. Agradecer la presencia de todos aquí hoy en esta Comisión. La verdad sí, hay que reconocer el desconocimiento que teníamos nosotros de lo que se está realizando por parte de estas empresas y de Cotecmar y creo que es de la mayor importancia para el país, estoy interesada en formar parte de esa Comisión Accidental. Y hacía el Vicealmirante una propuesta de una zona franca, tal vez si no podemos llegar en este momento a esa propuesta, sí hubo una excepción a 5 años de impuestos por tener tecnologías emergentes que sé que el Presidente Duque lo propuso durante su campaña y que va a recibir el respaldo de todos los Senadores y de todos los colombianos. En lo que esté a nuestro alcance, colaborar porque tenemos que ser competitivos; si ya, de hecho, ustedes han abierto un mercado que puede que en estos momentos hasta ahora sea emergente, hay toda la potencialidad para que podamos por ahí encontrar unas condiciones especiales para generar empleo, para reactivar la economía de nuestro país y sobre todo también para mejorar las condiciones de los colombianos. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted honorable Senadora. El honorable Senador Iván Agudelo me ha pedido que le regale 5 segundos, voy a ser generoso con usted, le voy a regalar 50.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Los últimos para o intervenir más. Es para agradecerle al doctor Camilo, Camilo gracias por tu amistad y por aceptar esta invitación. A la Armada por su expresión siempre de generosidad. A usted señor Presidente.

Frente al planteamiento del señor Viceministro, señor Viceministro yo tengo el honor de ser el autor del régimen sancionatorio; la Superintendencia hoy no tiene posibilidades, como decimos en el argot popular, no tiene dientes, seguramente vamos a tener un diálogo permanente porque hemos venido hablando con las personas de la Armada, vamos a tener que tener un diálogo con el tema Aeronáutico, que sí que es de vital importancia por lo que está ocurriendo en el día a día con el tema de transporte también de carga, pasajeros, es un tema muy sensible, por eso lo invitamos a ese diálogo permanente en cabeza del Presidente porque pues yo sé que aquí eso puede ir un poco lento porque sabemos que es de una gran magnitud pero el país necesita urgente ese régimen sancionatorio, por eso pues lo invito a que nos acompañe permanentemente en ese diálogo.

Presidente, ni más faltaba, yo quiero estar en la Subcomisión, además porque Antioquia es el segundo departamento con más playa en el mar caribe después de La Guajira, pero además he sido una persona que siempre he estado muy sensible frente a los temas y por eso he querido hacer lo de Cartagena, esta invitación hoy, lo de Buenaventura, pero obviamente yo solo no he podido, esto ha sido con su acompañamiento y el de todos los Congresistas que han mostrado ese vital interés, que no creamos que solamente nuestro mar es cuando vamos a meternos allá al mar y listo.

Y también la Comisión Sexta, Almirante le digo, de Cámara, también ha mostrado interés para acompañarnos a Buenaventura, o sea, que estaríamos en Sesión Conjunta de Senado y Cámara invitado, señor Viceministro, porque así podemos ir avanzando. Y qué bueno que Camilo también nos pueda acompañar porque como lo decían ahorita muy bien, la triada, Universidad-Empresa-Estado.

Camilo, usted lo que...ha planteado lo que yo siempre he defendido en la política, tenemos que academizar la política y no politizar la academia y este es el mejor ejemplo de cómo academizar la política desde las instituciones, desde un alto grado de compromiso con el país, para eso nos hicimos elegir, para darle la cara a los colombianos, pero también reconocer nuestra gran riqueza y somos sumamente ricos. Presidente a usted muchas gracias y hoy no hablo más.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted honorable Senador. Damos así por terminada lo que hemos llamado la primera fase de esta Sesión. Por consiguiente,

los miembros de las Fuerzas Militares presentes, si a bien lo consideran, se pueden retirar, no quiero tenerlos aquí, de pronto ustedes tienen otras ocupaciones. El que se quiera quedar, obviamente está cordialmente invitado y es bienvenido a que se quede aquí en esta Comisión, pero dispongan de su tiempo y de verdad que muchas gracias por haber asistido, muchas gracias por haber hecho los aportes que hicieron a esta primera fase de la Sesión del día de hoy.

Bueno, vamos a proceder a dar inicio a esta segunda fase de la Sesión y vamos a continuar, en consecuencia, con el Orden del Día, no sin antes pedirles el favor a las personas que asisten al debate, que se sienten en sus respectivos puestos, de manera que podamos reiniciar la Sesión. Siga con el siguiente punto del Orden del Día señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente. Siguiendo, continuación a la citación de la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; al señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor Juan Manuel Restrepo; al señor director de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, doctor Juan Carlos Salazar Gómez; y a los señores Superintendentes de Puertos y Transporte (e), el doctor Juan Esteban Gil Chavarría y de Industria y Comercio, doctor Pablo Felipe Robledo del Castillo, en cumplimiento a la Proposición 03 de 2018.

Invitación al señor Contralor General de la República, doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte; al señor Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez; y citación e invitación a los señores Presidentes y Gerentes de las Aerolíneas antes mencionadas y al doctor Andrés Uribe del sector IATA – ATAC y al doctor Darío Barrera de Cofae. Leído el punto dos, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

El 3 señor Secretario. Para la señora Ministra de Transporte, en este caso para el señor Viceministro, queremos que nos amplíe la respuesta, hace referencia a las acciones que ha tomado el Ministerio de Transporte en lo que hace respecto a la inspección, vigilancia y control en la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales a la calidad del servicio de transporte aéreo y a las tarifas de los tiquetes aéreos. Tiene la palabra señor Viceministro.

El Viceministro de Transporte, doctor Juan Camilo Osto Romero:

Gracias Presidente. A los honorables miembros de la Comisión Sexta de Senado, les presento una excusa en nombre de la Ministra Ángela María Orozco, que por agenda previa tenía hoy una dificultad para asistir.

Nosotros, señor Presidente, hoy hacemos presencia en este debate como la institución que dirige la política del sector, además de formular la política sectorial de transporte en todos los modos y cuya ejecución directa la realizan las entidades adscritas, en este caso la Aeronáutica Civil. Nosotros venimos a acompañar, a apoyar al director General de la Aeronáutica Civil, al doctor Juan Carlos; y también tomaremos atenta nota de las recomendaciones, sugerencias, apuntes y denuncias de la Comisión Sexta frente al debate que hoy se cita, para hacerle seguimiento y que se tomen las decisiones que correspondan para mejorar la problemática descrita en el debate citado por usted, señor Presidente. Entonces yo le daré la palabra al doctor Juan Carlos, para que exponga el resto del cuestionario. Mi presencia aquí es para tomar atenta nota de las denuncias, de las recomendaciones y sugerencias de la honorable Comisión Sexta del Senado y hacer seguimiento en la ejecución de dichas recomendaciones.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias señor Viceministro. El representante o quien está aquí en representación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ¿sí hay alguien acá?, ah, lo tengo a mi siniestra. Señor Viceministro en el cuestionario que nosotros enviamos, nosotros le pedíamos que nos explicaran si se han evidenciado afectaciones de tipo comercial, industrial, debido a la dificultad que se ha venido presentando en la prestación del servicio de transporte aéreo en el último año, nosotros queremos que nos haga una ampliación al respecto.

El Viceministro de Turismo, doctor Juan Pablo Franky Marín:

Señor Presidente, Secretario, honorables Senadores muy buenos días. Muchas gracias por esta invitación, la verdad consideramos que es muy oportuno este debate, particularmente cuando se trata hablar de turismo y particularmente cuando estamos pensando que el turismo puede convertirse en un renglón aún más importante dentro de nuestra economía.

En efecto, para ilustrar un poco la afectación que ha tenido los, digamos, los problemas a nivel de la prestación de servicios aéreos, pues es importante anotar que dentro del sector turístico el desplazamiento es indispensable para el desarrollo del sector, si no hay movilización de los visitantes de un lugar a otro pues es muy difícil que se pueda generar actividad turística. En ese orden de ideas, lo que ha venido sucediendo ha tenido un impacto enormemente grande y obviamente dentro de este impacto se destacan las implicaciones de afectaciones de más de 14.000 vuelos cancelados, afectación adicional de más de un millón de pasajeros, pérdidas en ventas a través de las agencias de viajes, incluso, Anato nos ha señalado que más de 50 millones de dólares dejaron de venderse por concepto de estos problemas en la

operación intermitente o irregular del servicio aéreo.

Igualmente, esto ha afectado, por supuesto, la hotelería, los señores de Cotelco señalaban que esto había significado pérdidas hoteleras por más de 13.000 millones de pesos en algunos de los sitios más importantes de donde se está prestando el servicio hotelero y que están afectados directamente por los problemas de la prestación aérea. Igualmente esto afecta a todos, afecta a toda la cadena de valor, afecta a los restaurantes, los guías, el transporte local y definitivamente es una situación que debemos entrar a mirar muy objetivamente si queremos realmente que este sector que tiene una altísima dependencia del transporte aéreo, pueda desarrollarse como se quiere.

Este es un buen momento para Colombia, un buen momento para su turismo. El turismo ha venido creciendo y desde hace ya unos años hemos visto unas tendencias muy importantes; la aviación comercial ha sido un protagonista importante dentro de este desarrollo y se ha notado una mejora obviamente a través de las inversiones que se han hecho en la infraestructura aeronáutica, en el aumento de las operaciones nacionales e internacionales y esas tendencias venían muy bien hasta el último año, desafortunadamente, solamente para ilustrar a ustedes, el tráfico nacional doméstico del año 2016 vs. 17 tuvo una contracción del 2.6%, con menos de 1 millón de pasajeros, 1 millón de pasajeros menos que el año anterior. Igualmente, con lo que llevamos corrido y con las cifras de la Aeronáutica Civil al mes de julio, tenemos una contracción a nivel igualmente del tráfico nacional en un menos 4%, significando menos de 871.000 pasajeros relativos a los que habíamos transportado en el mismo período del año 2017.

Esto es definitivamente importante señalarlo porque sé que se han hecho grandes esfuerzos, ha habido por parte, digamos, de Aeronáutica y por parte de los operadores un interés en entender cómo se logra, de alguna manera, compensar la disminución de la oferta, pero no ha sido así, no se ha logrado con los otros operadores aéreos lograr mitigar el impacto y esto obviamente tiene consecuencias no solamente en la reducción del número total de sillas disponibles para el mercado sino también en sus costos asociados.

Definitivamente, esto pues nos lleva a pensar en que hay que entrar a...y las propuestas que teníamos es ver cómo podemos facilitar igualmente que haya una mayor flexibilidad de las operaciones aéreas para que vengan...y los operadores actuales o nuevos operadores puedan ampliar esa oferta.

Hay todavía dentro de nuestra reglamentación aeronáutica limitaciones que no nos hacen competitivos dentro de la región y muy particularmente ustedes han visto cómo la evolución de la aviación ha venido teniendo una implicación mucho más regional que nacional. Es decir, hoy

en día las aerolíneas tienen una interdependencia de los mercados, no solamente locales sino internacionales y cada vez más estas compañías son grandes multinacionales que tienen para su funcionamiento, su operación, su sostenibilidad económica, tienen que ser muy competitivos en las regiones. Entonces creemos que aquí hay una gran oportunidad para nosotros en varios sentidos; uno de ellos es en ver cómo logramos que, obviamente entendiendo el gran desempeño que ha tenido nuestro Aeropuerto El Dorado, pues no sea este el que empiece a plafonar nuestro crecimiento futuro, se requieren decisiones importantes que lleven a descentralizar las operaciones aéreas y a motivar también que tengamos grandes operaciones de conectividad o en otras ciudades como Medellín, Cali, Barranquilla, Cartagena, en fin.

Igualmente, revisados algunos temas, pues entendemos que han sido también limitaciones que tienen los operadores actualmente para poder subsanar o entender y competir regionalmente. Hay dentro de las normas actuales, algunas que tienen que ver o normas muy antiguas que no están necesariamente actualizadas o que permiten una competencia como la que requieren hoy los operadores aéreos, incluidas dentro del Código de Comercio y normas que hace más de 40 años pues obviamente sé que tienen unas implicaciones hoy que limitan a los operadores tener más flexibilidad y más competitividad. Esto es un efecto importante que debería ser considerado, cómo podemos darles a los operadores aéreos más condiciones, más flexibilidad para que sean, como les decía, competitivos no solamente localmente sino dentro de la región.

Yo creo que finalmente, señor Presidente, no me...digamos para este momento, sencillamente es señalar la gran dependencia que tiene el servicio de transporte aéreo para el turismo en Colombia y en el mundo. Nosotros hemos venido creciendo, los números han sido muy importantes, pero todavía somos muy pequeños dentro del contexto internacional de turismo y creemos que Colombia tiene todo el potencial para desarrollarse y alcanzar cifras tan importantes como las tienen vecinos de la región, con atributos y condiciones parecidas a las nuestras como lo puede ser un México que hoy está cercano a los 39 millones de turistas, nosotros, nuestra cifra es 10 veces más pequeña que esa cifra. Creemos que hay un gran potencial, pero definitivamente esto no se va a poder realizar sin el concurso de una aviación comercial competitiva y que obviamente logre atraer y hacer que los operadores tengan la motivación para estar en nuestro país, para venir a nuestro país para incrementar sus operaciones. Estábamos precisamente el día lunes reunidos con muchos operadores internacionales en el seno de un evento muy importante de aviación internacional que se sucedió en Cartagena, y una de las anotaciones también relativas a la competitividad del sector, hace referencia a los altos costos de las operaciones

debidas a las cargas y sobrecargos que tienen que pagar obviamente nuestros operadores aéreos y nuestros pasajeros, entonces esa sería otra circunstancia muy importante que tendríamos que entrar a revisar para poderle dar la dinámica al sector y poder realmente atraer a muchos de esos operadores para el crecimiento que esperamos realizar.

Incluso, las cifras que hemos compartido con la Aeronáutica Civil, señalan que hay un plan que no me parece tan ambicioso, incluso se puede superar para tener en el año 2030 más de 100 millones de viajes realizados a nivel de servicio de transporte aéreo en Colombia. Creemos que podemos llegar allá, pero definitivamente es el momento para sentarnos a revisar cómo vamos a diseñar la política, la regulación aeronáutica y los incentivos para desarrollar el sector. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted señor Viceministro Franky. Vamos a continuar con el doctor Juan Carlos Salazar Gómez, Director General de la Aeronáutica Civil, nos amplíe las respuestas que le dieron al cuestionario que nosotros le enviamos en su debido momento. Nosotros tenemos aquí en ese cuestionario, señor director, pedíamos que explicara las acciones de inspección, vigilancia y control que realiza el Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aerocomerciales para crear el servicio de transporte aéreo de las tarifas de los tiquetes aéreos. Usted dio respuesta a eso por escrito, si tiene alguna ampliación a ella.

El director General de la Aeronáutica Civil, doctor Juan Carlos Salazar Gómez:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Senadoras y Senadores, demás entidades públicas que nos acompañan el día de hoy y a las empresas aéreas y todos los interesados que están acompañándonos el día de hoy en este debate.

Con su venia, señor Presidente, nosotros hemos preparado en la línea de lo que usted mencionó precisamente al principio de la Sesión del día de hoy, unas breves imágenes que nos ayudan a complementar de una manera muy breve y muy concisa las respuestas al cuestionario, a los diversos cuestionarios que hemos recibido en esta materia.

En primer lugar, señor Presidente, resaltar qué es la Aeronáutica Civil de Colombia. La Aeronáutica Civil de Colombia es una autoridad, una autoridad que hace la regulación económica, una autoridad que hace la regulación técnica del sector en línea con las normas internacionales. La aviación es una industria esencialmente estandarizada, es necesario que Colombia cumpla los estándares internacionales para que exista aviación en Colombia, el día que Colombia se separe de los estándares internacionales, se acaba la aviación en

Colombia y esa gran responsabilidad la cumple la Aeronáutica Civil de Colombia. La Aeronáutica Civil de Colombia además como autoridad, ejerce la inspección, vigilancia y control de la adecuada prestación de los servicios aéreos en Colombia, tanto en sus aspectos económicos como en sus aspectos técnicos. Pero adicionalmente, la Aeronáutica Civil de Colombia es un prestador de servicios, presta los servicios aeroportuarios, la Aeronáutica Civil es propietaria de los principales, casi de la totalidad de los aeropuertos públicos en Colombia, algunos de ellos hoy en día están entregados en operación a operadores privados bajo la modalidad de concesiones, pero presta servicios con exclusividad en los aeropuertos de todo el país y sobre todo, mantiene la responsabilidad de lo que llamamos nosotros el lado aire en los aeropuertos, casi en la totalidad de los aeropuertos del país, y la Aeronáutica Civil es bien conocida también como el prestador exclusivo de los servicios de tránsito aéreo, los servicios de navegación aérea en Colombia, todos los servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia y gestión del tránsito aéreo.

Y finalmente, la Aeronáutica Civil además cumple las funciones de investigación de accidentes graves, incidentes graves y accidentes de aviación. El señor Presidente en la primera sesión me preguntaba por incidentes graves en materia de aviación, que si teníamos conocimiento; de acuerdo a las normas internacionales, en este caso, el anexo 3, o sea, el Convenio de Chicago, define específicamente qué es un incidente grave en materia de aviación, afortunadamente desde el año 2000, desde hace 10 años, perdón, 8 años, desde el año 2010 no tenemos en Colombia ningún incidente grave o accidente en materia de aviación, atribuible de acuerdo a los estándares internacionales a Colombia. El último accidente que nos dejó a todos muy marcados, a todos los colombianos nos dejó muy marcados, el trágico desastre aéreo del Chapecoense, ese desastre aéreo de acuerdo a la normatividad internacional es un desastre aéreo que la responsabilidad la debe asumir el Gobierno Boliviano, las autoridades bolivianas. Ocurrió en territorio colombiano, pero definitivamente de acuerdo a la normatividad internacional, es atribuible a otro país, a Bolivia.

En una segunda instancia, yo quisiera destacar la enorme tradición en materia de aviación civil de Colombia. Colombia fue uno de los primeros países en el mundo signatarios del Convenio de Chicago, lo hizo por medio de la Ley 12 de 1947; y en el año 51, la Colombia creó el departamento nacional de Aeronáutica Civil que es institucionalmente el predecesor de la Aeronáutica Civil de Colombia. Entonces cabe resaltar acá que la Aeronáutica Civil de Colombia es la institución aeronáutica de mayor tradición en toda América Latina, no existe en la región latinoamericana una institución que tenga la tradición y la robustez institucional de la Aeronáutica Civil de Colombia, que en el año de 1960 se transformó en el Departamento

Administrativo de Aeronáutica Civil y que ya con la expedición en el año de 1993 de la Ley 105 y luego la Ley 336, pues se transformó en lo que conocemos hoy como la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. La última modificación institucional de la Aeronáutica Civil se dio el año pasado en el año 2017 por medio del Decreto 823, que básicamente y siguiendo una tendencia internacional, tiende a separar al interior de la Aeronáutica Civil las funciones que tenemos como autoridad, de las funciones que tenemos como prestador de servicios.

Entonces en la Aeronáutica Civil tenemos institucionalmente un área o unas áreas que cumplen las funciones de autoridad de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, mientras que tenemos otra área, otra dependencia que es responsable por la entrega de los servicios de la entidad, de la Secretaría de Sistemas Operacionales, y esta gran tradición en Colombia se ha visto premiada por un crecimiento sin precedentes en la región latinoamericana, solo comparable con el crecimiento que ha habido en otras regiones del mundo, en Asia donde está tan en boga el transporte aéreo y el turismo y donde hay una gran explosión de diversas formas de servicio donde las aerolíneas de bajo costo están hoy en día jalonando un crecimiento muy acelerado del transporte aéreo, pues digamos que porcentualmente, sin llegar todavía a las cifras, pero porcentualmente Colombia ha vivido un boom en el crecimiento del transporte aéreo.

Y tenemos así, cómo en los últimos 12 años, mientras que en el año 2005 el transporte aéreo colombiano, todo el sistema movilizó 12.090.000 viajes; para el año 2016, ya el sistema aéreo colombiano movilizaba 35.8 millones de viajes; es decir, que literalmente en el marco de 11 años, el número de viajes en Colombia se triplicó.

Y vamos a pasar a ver cómo el mercado aéreo colombiano ha venido evolucionando a la par que ha venido creciendo. Mientras que hace 15 años, la Alianza Summa que existió hasta el año 2003, movilizaba cerca del 70% de los pasajeros en Colombia, óigase bien, casi el 70% de los pasajeros en Colombia, de acuerdo a las últimas estadísticas operacionales, lo que es hoy la aerolínea que concentra la mayor parte del mercado que es la aerolínea Avianca, movilizó el 52.7% del mercado colombiano en el primer semestre de este año. Es decir, el mercado aéreo colombiano ha venido evolucionando y en esta gráfica vemos cosas interesantes como, por ejemplo, el crecimiento de lo que anteriormente era la aerolínea Aires y hoy en día es la aerolínea Latam, que pertenece a uno de los grupos aéreos más importantes del mundo y el más importante ciertamente dentro de Latinoamérica, el grupo Latam Airlines, que de acuerdo a las estadísticas operacionales ha venido creciendo de manera importante y ya supera el 22% del mercado doméstico en Colombia.

Tenemos también allí de manera muy interesante, cómo en el año 2012 en naranjado, se observa la aparición de un nuevo jugador que ha tomado preponderancia, gran importancia en el mercado doméstico que es la aerolínea Viva, Viva Colombia inicialmente, hoy en día Viva Air, también se ha constituido como un grupo de aerolíneas importantes en Latinoamérica y ya concentra un...o ya alcanza casi un 12% del mercado doméstico. Esto pues es importante para resaltar dos ideas: en primer lugar, que el mercado aéreo en Colombia ha venido evolucionando de manera importante, pero adicionalmente que la aparición de una aerolínea o la aparición de nuevos competidores en el mercado doméstico, pues es un proceso progresivo, pero que es irreversible en el mercado aéreo colombiano. Cada vez tenemos operadores que van ganando preponderancia dentro del mercado doméstico y esto, sin lugar a dudas, es algo que se ha podido viabilizar en gran medida gracias a una política aérea nacional que podemos llamar, sin lugar a dudas, de cielos abiertos; ¿cuáles son los componentes de una política de cielos abiertos?, que haya un número ilimitado de operadores, en Colombia no tenemos ninguna limitación o restricción en el número de operadores domésticos. Que estos operadores puedan operar en cualquier ruta sin ninguna restricción, en Colombia no le cerramos la puerta a ninguna aerolínea a que entre a operar servicios en una ruta determinada, no protegemos las rutas de ninguna de las aerolíneas colombianas y que haya libertad tarifaria.

En Colombia también hemos adoptado una política de libertad tarifaria. Pero no contentos con esta política que se viene ejecutando de manera sistemática desde el año 2012 y que ha permitido el gran crecimiento y la diversificación del mercado aéreo colombiano, este año la Aeronáutica Civil ha venido adoptando unas medidas adicionales para eliminar, en la línea con lo que decía el señor Viceministro de Turismo, barreras de acceso al mercado, regulaciones que podrían hacer más engorroso la entrada de nuevos competidores al mercado.

Y en este orden de ideas, este año adoptamos una medida para eliminar el requisito de las audiencias públicas para la asignación de rutas y frecuencias nacionales. Hoy en día, cualquier aerolínea colombiana le escribe a la Aeronáutica Civil de Colombia su interés en operar una nueva ruta y ya no debe esperar unas formalidades como de audiencia pública sino que básicamente debe aportar la información operacional y técnica necesaria para iniciar sus operaciones y puede iniciar su comercialización de manera inmediata.

Hemos adoptado una norma que es la resolución 1777 de este año, que les permite a los servicios de transporte aéreo no comercial, perdón, no regular, que se conocen como aerotaxis, a prestar servicios de transporte aéreo público, a vender

tiquetes individuales, a anunciar estos servicios en aquellas rutas en las cuales no hay servicios comerciales regulares. Esta medida es de gran importancia porque en la práctica en Colombia hemos pasado de tener 7 aerolíneas comerciales que podían ofrecer este tipo de servicios a tener 61 empresas comerciales que pueden empezar a resolver necesidades de conectividad a lo largo y ancho del país.

Adicionalmente, la Aeronáutica Civil ha venido tomando la iniciativa para adelantar mesas de conectividad regional, mesas en las cuales en diferentes regiones del país nos reunimos no solo con los operadores aéreos sino con los operadores de infraestructura aeroportuaria y con las fuerzas vivas de las diferentes regiones del país, tratando de promover nuevos servicios en distintas partes del país. La última mesa de conectividad regional, las hemos venido adelantando en Bucaramanga, ahí en el oriente del país hay un gran interés y una gran necesidad porque hayan más servicios, más oportunidades de conectividad y la Aeronáutica Civil viene ahora trabajando de hecho de la mano con Procolombia y con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para hacer este tipo de ejercicios, tomando la experiencia de otros esquemas internacionales que son las conferencias.

Me faltaba comentar de una medida importante que implementamos este año también y que ayuda y que pensamos va a tener un gran impacto en este proceso de diversificación del mercado aéreo colombiano, que es la implementación de la regulación de slots en Colombia y la instalación del Comité de slots que es presidido precisamente por un miembro de la industria. Estos comités, de manera importante, vigilan estas normas que están alineadas con las normas internacionales, que asignan los espacios, las franjas horarias para aterrizajes, para despegues, para utilización de las plataformas y los muelles de abordaje, que son cuellos de botella para que se instalen nuevos servicios. Esta instalación de este mecanismo busca adicionar la eficiencia en la utilización de este recurso muy limitado que siempre estará limitado en algún momento, que es el recurso de la infraestructura.

En materia internacional, Colombia tiene una política o ha adoptado una política completamente liberalizada, una política que de igual manera a la política doméstica no restringe el número de operadores. Nosotros como país no aceptamos un acuerdo aéreo internacional que restrinja el número de operadores, parte del requisito para que Colombia pueda celebrar un acuerdo de aviación, un acuerdo bilateral de transporte aéreo es que haya un número ilimitado de operadores. Nosotros adicionalmente no restringimos las tarifas y la iniciativa tarifaria, no protegemos o no queremos que ninguna aerolínea pueda monopolizar o dictan las rutas en una tarifa; y adicionalmente, no restringimos las rutas. En este orden de ideas,

Colombia ha pasado de tener en el año 2010, 31 acuerdos liberalizados, que en ese entonces contábamos con 21 aerolíneas internacionales que prestaban servicios a Colombia, a la cifra que tenemos en el año 2018, 46 acuerdos bilaterales de transporte aéreo y 31 aerolíneas internacionales que operan en Colombia, esto no es suficiente.

Con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, hemos venido adelantando una estrategia internacional. En la actualidad estamos preparándonos para negociar acuerdos aéreos con 17 países del mundo, abrir más oportunidades de conectividad para Colombia y estamos convencidos también, por la importancia que tiene el transporte y la industria del transporte aéreo en Colombia, abrir más oportunidades para la industria del transporte aéreo en Colombia.

Acá queríamos nosotros también resaltar cómo ha evolucionado el régimen tarifario en Colombia y qué impacto directo ha tenido esto en el crecimiento del sector. Y observamos cómo entre el año 1997 y el año 2007, que Colombia tenía un esquema de lo que llamábamos una banda tarifaria, unos pisos y unos techos dentro de los cuales tenía que moverse la industria o si no entonces si no contaban con la aprobación de la autoridad aeronáutica, pues entonces no podían entrar a comercializar unas tarifas aéreas. El mercado aéreo colombiano tuvo un crecimiento muy bajo y muy por debajo de las expectativas y del potencial que tenía este servicio en Colombia.

En el año 2007, se tomó una determinación importante de liberalizar el piso tarifario y veamos allí cómo el crecimiento entre el año 2007 y el año 2012 fue, en algunos casos, de doble dígito, eso de alguna manera permitió la mayor competencia entre los distintos operadores domésticos y los operadores internacionales, pero el gran salto y la gran medida de política en materia tarifaria se dio en el año 2012 cuando adicionalmente se eliminó el techo tarifario y se adoptó finalmente una regulación de tarifas liberalizada en Colombia. Y es importante mencionar allí que en el año 2012 fue cuando empezaron a aparecer las aerolíneas de bajo costo en Colombia y eso, de alguna manera, es lo que más ha dinamizado el transporte aéreo en nuestro país y eso es la gran expectativa que tenemos desde la autoridad aeronáutica y también desde el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo sobre el crecimiento importante que tiene...o la proyección de crecimiento importante que tiene el mercado aéreo colombiano.

Y esta desregulación tarifaria pues ha permitido iniciativas como esta que traemos como un ejemplo, esta es una publicidad que se viene ofertando en el mes de septiembre del año 2018 en el cual una aerolínea de bajo costo ofrece tarifa desde 3 pesos, obviamente tiene toda la información allí adjunto a esa tarifa, 3 pesos es la tarifa base, lo que básicamente recibe la Aerolínea como

compensación por el transporte aéreo, adicional a eso hay que sumarle el costo de las diferentes tarifas administrativas, impuestos, tasas y sobrecargos que aplican en el sector aéreo colombiano y pues hay tarifas desde en lo que pague el usuario final, desde 65.000 pesos por trayecto.

Y aquí es importante entonces resaltar uno de los mensajes en los cuales debemos trabajar conjuntamente Gobierno nacional, Congreso de la República e industria y es en el tema de la industria tarifaria. Y un ejemplo como el que vemos allí, en el cual la tarifa neta es de 3 pesos, se le suman los costos de tasas aeroportuarias, de tarifas administrativas reguladas en Colombia, las contribuciones, los impuestos indirectos y el IVA que tienen los pasajes aéreos en Colombia y resultan en un costo final al usuario de 65.000 pesos por trayecto.

Tenemos un cuadro, desafortunadamente no se alcanza a ver en detalle allí, pero allí están discriminados los valores a los cuales nos referimos; cuál es el costo de una tarifa administrativa nacional, cuál es el costo de una tarifa administrativa internacional, que varía de acuerdo al valor del tiquete aéreo; el impuesto de timbre internacional que suma 34 dólares; las contribuciones que creó la Ley del Turismo que para el año 2012 ya están en 15 dólares por cada pasajero internacional llegado a Colombia; la tasa aeroportuaria que para el caso de Bogotá está en 14.300 pesos por pasajero nacional y 38 dólares por pasajero internacional; la contribución parafiscal en el caso de pasajeros internacionales, de acuerdo a la Ley 1101 del año 2006; y adicionalmente el IVA que para este año ya alcanza el 19%. He ahí un aspecto importante para analizar y para revisar en materia de los costos de los pasajes aéreos en Colombia. Ciertamente, como lo dijo el señor Viceministro de Turismo, existe una gran potencialidad en materia turística en nuestro país, ciertamente existen muchas inquietudes en materia de los costos de viajar en Colombia, pero adicionalmente hay allí una tarea que debe hacerse mancomunadamente, diríamos, por el Gobierno nacional y ciertamente por el Congreso de la República, en hacer más asequible y más barato viajar, es que viajar es un sector estratégico de la economía, es un sector que apalanca desarrollo económico y además que está completamente alineado con la política de promoción de la economía naranja del señor Presidente Iván Duque. (Pasemos a la anterior por favor).

Aquí, queríamos nosotros demostrar la tendencia de crecimiento de los pasajeros aéreos en Colombia vs. el comportamiento de las quejas de los pasajeros en Colombia, aquí cabe resaltar que la gráfica en naranjado muestra la tendencia del comportamiento de las quejas aéreas en Colombia, pero no están en la misma escala, las cifras de quejas están en miles, mientras que las cifras de pasajeros están en millones, pero lo que

es importante resaltar acá es que el régimen de protección a los usuarios del transporte aéreo y la labor que viene adelantando la Aeronáutica Civil tiene ya una tradición de más de una década y en ese sentido Colombia ha sido pionero no solo en la región sino en el mundo, y coincidimos con los señores, con los honorables Senadores, coincidimos con la opinión pública en la preocupación por la protección a los usuarios del transporte aéreo; pero también nos parece importante resaltar de que esto no es un sector que esté al garete y en el cual no exista autoridad.

La Aeronáutica Civil de Colombia viene ejerciendo sus competencias como autoridad del sector aéreo, no solo regulando sino también inspeccionando, vigilando, controlando y sancionando la violación de la normatividad aeronáutica. Aquí lo que hay que resaltar es que la normatividad aeronáutica debe estar alineada con la normatividad aeronáutica del mundo, que si Colombia adopta una normatividad aeronáutica *sui generis*, especial o que atienda únicamente el clamor muy puntual que se haga en una coyuntura en nuestro país, el resultado de adoptar una normatividad en ese sentido pues puede ser muy negativo para una industria que tiene un papel estratégico muy importante que jugar en la conectividad del país y en el desarrollo económico del país. Y hemos observado cómo, si bien desde el año 2005, las cifras en el número de quejas registradas en la Aeronáutica Civil de Colombia han venido creciendo de manera importante, y esto gracias también a que la Aeronáutica Civil ha hecho esfuerzos enormes por acercarse a la operación, por acercarse a los usuarios, por hacer presencia en los principales aeropuertos del país, llegamos a un pico de 12.595 quejas recibidas en el año 2016, pero ya en el año 2017 observamos una tendencia a la baja de 10.555 quejas recibidas; y en el año 2018 observamos también y esperamos una tendencia ojalá hacia la reducción.

Pero aquí también queríamos resaltar respecto al rol que cumple la autoridad aeronáutica, qué hemos venido haciendo y traemos unas cifras concretas. Hablábamos del número de las quejas para el año 2016, 12.595 quejas; ese año la Aeronáutica Civil impuso sanciones a las aerolíneas por mala prestación del servicio, por causas imputables a desconocer las normas sobre protección a los usuarios del transporte aéreo que suman 2.782 millones de pesos y ese año implementamos un esquema de compensaciones que las líneas aéreas deben ofrecer a los usuarios del transporte aéreo en caso de fallas en la prestación del servicio, que sumaron para ese año ya 60.189 millones de pesos. Las líneas aéreas en Colombia en el año 2016 ofrecieron compensaciones a los usuarios del transporte aéreo por valor de 60.189 millones de pesos.

Pero observemos por favor qué sucedió en el año 2017, un año ciertamente difícil para el transporte aéreo en Colombia. Ese año el número

de quejas que llegó a la autoridad aeronáutica sumaron 10.559, sumaron menos quejas a pesar de que fue un año bastante difícil para el transporte aéreo, pero las compensaciones que ofrecieron las diferentes aerolíneas a los usuarios llegaron a 114.611 millones de pesos. En el año 2017 vimos cómo este nuevo esquema de compensaciones a los usuarios entró en pleno vigor y vemos cómo este esquema ha venido, de alguna manera, por lo menos revertiendo una tendencia de crecimiento en el número de quejas que veníamos recibiendo, podría decir uno, en línea con el crecimiento con el número de viajeros, pero afortunadamente el esquema de compensaciones pues ha tenido un impacto.

No obstante, ese año también por el desconocimiento y como fue un año de transición en la implementación de estas nuevas regulaciones de compensaciones, impusimos sanciones por valor de 6.156 millones de pesos a las diferentes aerolíneas que operan en Colombia. Y en lo que va del año 2018, hemos recibido 6.078 quejas, las aerolíneas han ofrecido compensaciones a los usuarios por valor de 45.380 millones de pesos y la Aeronáutica Civil en lo corrido del año ha impuesto sanciones por 3.933 millones de pesos a las distintas aerolíneas que operan en Colombia.

La Aeronáutica Civil ha venido implementando no solo el ejercicio de su función como regulador y como autoridad sino que adicionalmente hemos venido implementando medidas de protección a los usuarios y de seguimiento a la operación aérea del país. Estamos preocupados ciertamente por la calidad de los servicios que se entrega en Colombia, queremos que la calidad de esos servicios sea cada vez mayor, queremos que la industria del transporte aéreo sea más propositiva y tenga más soluciones para los usuarios. Y en este orden de ideas, hemos hecho énfasis en la figura de la intermediación en la operación. La Aeronáutica Civil a pesar de las grandes restricciones que tenemos en materia de personal, hemos dedicado un gran número de facilitadores que hacen presencia en los principales aeropuertos del país y en lo corrido del año, solo para el Aeropuerto El Dorado, hemos logrado más de 8.000 intermediaciones, 8.000 usuarios a los cuales en el momento en que están enfrentando su problema, usuarios que iban a presentar quejas, en ese momento se les ha buscado una solución y la Aeronáutica Civil en cooperación con los operadores aéreos han logrado resolver problemas en caliente. Hemos instalado de manera permanente un puesto de mando unificado, un puesto de mando unificado que le hace seguimiento a la operación y sobre todo con énfasis en las altas temporadas. La operación aérea en Colombia es de las más complejas que existe en el mundo por las complejidades meteorológicas, por las complejidades geográficas que tiene Colombia, la operación aérea presenta grandes complejidades y solo mediante la implementación de un puesto de mando unificado, hemos logrado de alguna manera

atender esos imprevistos, esas situaciones de la mejor manera posible.

Adicionalmente, hemos implementado un filtro para buscar que siempre haya una etapa de arreglo directo antes de proceder con un proceso administrativo sancionatorio que son las competencias que tiene la Aeronáutica Civil y en lo corrido de este año, venimos trabajando con la Superintendencia de Industria y Comercio acá presente, con las distintas aerolíneas que operan en Colombia, para hacer una alianza por los usuarios del transporte aéreo y esta alianza por los usuarios del transporte aéreo implica presentarnos de manera conjunta con un compromiso por mejorar el servicio y en donde le quede claro al usuario del transporte aéreo qué debe hacer, cómo debe proceder en el caso de que le ocurra algún inconveniente, tenga alguna inquietud o se le presente un problema, una cancelación de su vuelo. Y, en primer lugar, por supuesto, la responsabilidad es de la aerolínea, la aerolínea debe atender y resolver esas inquietudes en ese momento. Desafortunadamente hay casos en los cuales esas situaciones eventualmente no se podrán resolver, pues la Aeronáutica Civil seguirá haciendo presencia en los diferentes aeropuertos del país, para buscar que en caliente, en ese momento, mediando como autoridad aeronáutica, se les ofrezcan soluciones a los pasajeros en Colombia, pero si eventualmente la solución no se encuentra allí, el pasajero pues luego de presentar la queja a su aerolínea y no ser resuelta, podrá utilizar una plataforma tecnológica que ha tenido un impacto importante en otros sectores de la economía que es la plataforma SIC Facilita, que es una plataforma de intermediación virtual y en donde de manera muy ágil el usuario y el prestador del servicio, en este caso la aerolínea, van a poder interactuar y llegar a un arreglo directo, un arreglo directo que se puede dar de manera expedita intercambiando la solución entre los dos o con la intervención de unas personas que se han preparado especialmente para intermediar a través de la plataforma.

En el caso de que, agotada esta etapa de intermediación, definitivamente el pasajero no quiera aceptar la solución que le presente la aerolínea o la aerolínea no quiera resolver la situación de acuerdo a la aspiración del pasajero, se le va a informar de inmediato al pasajero o a la persona que tenga la inquietud a través de la plataforma, que va a tener dos vías que son las competencias que actualmente ejercen las autoridades que actúan en este sector; tiene la vía jurisdiccional, puede reclamar ante la Superintendencia de Industria y Comercio en el ejercicio de su facultad jurisdiccional por una compensación económica y la Superintendencia de Industria y Comercio aplicando las normas nacionales o las normas internacionales, según corresponda, pues resolverá el caso. Y adicionalmente, si el pasajero o más bien, si lo que el pasajero considera es que no le interesa una compensación, que lo que encuentra es que allí hay una violación flagrante a las normas

aeronáuticas, pues podrá dirigirse a la Aeronáutica Civil de Colombia para que ejerza sus funciones de policía administrativa en este sector.

Aquí hay un elemento importantísimo que destacar sobre el transporte aéreo en Colombia. Yo les hablaba del crecimiento vertiginoso en el número de viajes y en el número de operaciones que solo es comparable con algunos países del sudeste asiático. En Colombia, afortunadamente y gracias a unas autoridades, una regulación y una industria que ha venido evolucionando de manera segura y ordenada, no se presentan accidentes aéreos o incidentes graves con fatalidades desde el año 2010 y miren ustedes el crecimiento exponencial que han tenido los viajes en Colombia y cómo afortunadamente y esto es un patrimonio que como Aeronáutica Civil, como Congreso de la República, como autoridades del sector, como industria, debemos todos proteger como el activo más valioso del transporte aéreo en Colombia. Y esto es algo que nosotros no nos cansamos de repetir, las condiciones para operar el transporte aéreo en Colombia son difíciles, son muy complicadas, las condiciones meteorológicas son especialmente complicadas, las condiciones geográficas son especialmente complicadas y en ocasiones como autoridad de Aeronáutica Civil nos toca limitar las operaciones aéreas o en momentos dados suspender las operaciones aéreas si las condiciones climatológicas no son las que garanticen plena seguridad operacional y esto para nosotros es algo que seguramente genera un impacto en los usuarios y esto genera a veces un impacto dominó en las operaciones aéreas del país. Pero tengan la plena seguridad de que la Aeronáutica Civil de Colombia no va a permitir operaciones aéreas en Colombia que no sean seguras, esa es la principal prioridad, ese es el principal prerequisite para que exista transporte aéreo en Colombia y le rogamos a los honorables Senadores, le rogamos a las demás autoridades que tienen que ver con el sector, le rogamos a la opinión pública que entienda que el principal bien que tenemos que proteger en Colombia es nuestra seguridad aérea porque en otras partes del mundo en donde el transporte aéreo ha crecido a estas mismas tasas, se han disparado también las tasas de accidentalidad de la aviación comercial y esto ha llevado a un caos de la aviación comercial en otros países en el mundo.

Hay graves problemas en Tailandia, hay graves problemas en Malasia, hay graves problemas en Indonesia en donde se venía dando también un crecimiento similar de su sistema de transporte aéreo y en esos países no han podido hoy en día resolver el problema de la seguridad aérea. Y en esos países nos están pidiendo a nosotros, Aeronáutica Civil de Colombia, que les compartamos nuestra experiencia, que les compartamos nuestro conocimiento, que les digamos cómo hemos logrado mantener a pesar del alto crecimiento en las operaciones aéreas y en el número de pasajeros, que les expliquemos cómo es que hemos alcanzado

estos niveles de seguridad operacional que están entre los mejores del mundo.

Y esto es gracias al esquema de vigilancia permanente que ejerce la Aeronáutica Civil sobre el sector; por un lado, está la vigilancia que ejercen todos nuestros inspectores de seguridad operacional en la calidad del entrenamiento, en la calidad de la instrucción, en la programación de las tripulaciones, en la expedición de las licencias y los requisitos aeromédicos; pero adicionalmente, también la vigilancia que ejercen nuestros inspectores de aeronavegabilidad de los programas de mantenimiento de las aerolíneas, del caso de la reacción de las aerolíneas ante los imprevistos, de los reportes voluntarios que hacen hoy en día nuestras aerolíneas comerciales de cualquier incidente menor, leve que pueda existir, que no haya en pues... que no, que de acuerdo a la normatividad internacional no alcance a ser un incidente grave o un accidente de aviación por fortuna, pero que de todas maneras nos deja lecciones qué aprender de cómo debemos cada vez más mejorar la seguridad operacional.

Y es que en Colombia venimos implementando dentro del sector aéreo lo que se conoce internacionalmente como SMS o Safety Management Systems, los operadores de aeronaves, los prestadores de servicios a la navegación aérea, los prestadores de servicios aeroportuarios en el país tienen implementados sistemas de gerenciamiento de la seguridad, tienen responsables dentro de sus organizaciones que interactúan con nosotros como autoridad del sector para garantizar que la seguridad operacional y los sistemas de seguridad operacional sean preocupación del más alto nivel en la organización. Como prestador de servicios de navegación aérea, yo soy responsable de los sistemas de gerenciamiento a la seguridad operacional de la Aeronáutica Civil de Colombia.

El Presidente de una aerolínea, de cualquier aerolínea en Colombia es el responsable del gerenciamiento de la seguridad operacional de su aerolínea y esta es una prioridad que Colombia es una líder en la región y un líder a nivel mundial.

Pero adicionalmente, Colombia está permanentemente adelantando inspecciones en rampa para los diferentes operadores; adicionalmente tenemos programas para hacer seguimiento a las licencias de los diferentes, del personal que está licenciado en Colombia y esto como autoridad del sector, como autoridad en Colombia es una gran responsabilidad, pero al mismo tiempo, el mayor compromiso que ustedes tienen de la Aeronáutica Civil.

Quisiera pasar también a mencionar cuáles son las acciones que hemos adelantado para seguir, para hacer seguimiento a la situación operacional que se presentó luego de la huelga de la empresa Avianca; la empresa Avianca, como, o veíamos en una gráfica anterior, pues es el operador más importante que tiene nuestro país y hoy en día

concentra algo más del 50% del mercado aéreo colombiano y, por supuesto, que su afectación tiene un impacto importante en el número de pasajeros que se movilizan en Colombia. Cabe decir también acá que su afectación ha generado una reacción por parte de los otros operadores comerciales en Colombia que han venido ganando un espacio importante en el mercado aéreo colombiano y esperamos que el mercado aéreo siga creciendo, pero adicionalmente se siga diversificando, y en este sentido, hemos adelantado múltiples acciones que hemos concentrado para explicarlas acá brevemente, señor Presidente y honorables Senadores, en tres grupos: en primer lugar, un monitoreo y seguimiento operacional permanente a Avianca y es que con Avianca hemos adelantado más de 20 mesas de trabajo, los hemos invitado, ellos son actores muy importantes dentro de este puesto de mando unificado, pero adicionalmente tenemos un secretario de seguridad ad hoc y un grupo de inspectores, por supuesto, haciendo seguimiento permanente y cercano a la operación de esta aerolínea y sobre todo, que esta aerolínea cumpla a cabalidad con las normas que existen en Colombia para protección a los usuarios del transporte aéreo.

Y es que, en este orden de ideas, la aerolínea, por supuesto, que más compensaciones ofrecen a los usuarios del transporte aéreo en Colombia, es la aerolínea Avianca. En este año, solamente de la totalidad de las compensaciones que mencionábamos anteriormente, que llegan a 46.000 millones de pesos, pues la aerolínea Avianca ha ofrecido compensaciones por más de 40.000 millones de pesos y esto de alguna manera pues refleja la responsabilidad por la cual la línea aérea ha asumido el compromiso del cumplimiento de las normas existentes en Colombia.

De otro lado, el plan de contingencia, esta aerolínea desde que enfrentó el paro que a la postre fuera declarado ilegal por las autoridades judiciales en Colombia, la línea aérea ha venido implementando un plan de contingencia en su operación, un plan de contingencia en disponer de aeronaves adicionales, por ejemplo, en arrendamiento internacional con tripulaciones, un plan de contingencias para empezar a preparar nuevas tripulaciones y a vincular nuevas tripulaciones que han necesitado y, de alguna manera también, en algunas instancias muy particulares, para emplear pilotos extranjeros en Colombia. Y me quiero referir en ese punto de que en Colombia la Aeronáutica Civil reglamentó la normatividad que tiene el código de comercio que se refiere a la posibilidad o las condiciones bajo las cuales puede una empresa colombiana emplear pilotos extranjeros en Colombia y expidió una normativa que exige unas situaciones especiales y bajo las cuales se han hasta el momento autorizado el empleo de 10 pilotos extranjeros para aeronaves 787 y de 20 pilotos instructores para aeronaves 320. Esto es una autorización que se ha dado de

manera temporal y hasta tanto la aerolínea pueda regularizar la disponibilidad de sus nuevos pilotos y para que pueda acelerar la preparación de las nuevas tripulaciones pues que van a entrar a engrosar la fila de esta empresa.

Y adicionalmente hemos venido trabajando en el ajuste de los itinerarios de la aerolínea. La Aeronáutica Civil adelanta una labor callada, pero estamos convencidos de que ha tenido un impacto importante, en el sentido de buscar que la aerolínea en esta coyuntura adecúe sus itinerarios a la capacidad, a la verdadera capacidad operacional que tienen. Como resultado de ese ejercicio se logró ajustar el itinerario, lo que quedaba de esta temporada, las líneas aéreas internacionalmente publican y comercializan sus itinerarios de acuerdo a la temporada de invierno y a la temporada de verano, logramos de manera importante ajustar la operación para que existieran mayores colchones operacionales para esta aerolínea durante lo que restaba de la temporada verano y adicionalmente ejercimos una vigilancia especial en el itinerario para la temporada invierno 2018-2019, que es el itinerario que empezará a partir del próximo 28 de octubre y el cual confiamos y de acuerdo a lo que hemos podido constatar con la aerolínea, se adecúa más a la capacidad operacional que tiene esta aerolínea en estos momentos.

Queríamos resaltar y ya para terminar nuestra presentación inicial, señor Presidente, honorables Senadores, que la Aeronáutica Civil de Colombia no solo viene adelantando sus responsabilidades ante este crecimiento acelerado de la industria, pero en lo corrido de este año, nos sentamos con los diferentes actores públicos y privados a pensar de dónde venimos y hacia dónde nos estamos proyectando. Y el señor Viceministro de Turismo, se refería a la visión, a la gran proyección de crecimiento que tiene el transporte aéreo en Colombia y hemos encontrado que de acuerdo a nuestras proyecciones y de acuerdo a como nos ven quienes invierten internacionalmente en este sector, el transporte aéreo en Colombia va a seguir creciendo a una tasa muy acelerada, a una tasa que en algunos casos puede nuevamente alcanzar un doble dígito y entonces nos hemos proyectado para los próximos 12 años, para prepararnos para movilizar más de 100 millones de pasajeros en Colombia, actualmente movilizamos algo más de 35 millones, o sea, los vamos a volver a triplicar en los próximos 12 años y vamos a duplicar la movilización del transporte aéreo de carga, que si bien el transporte marítimo moviliza por volumen más del 70% del transporte aéreo mundial, si nos vamos a ver por el valor de la carga aérea movilizada, la gran mayoría de la carga del comercio aéreo mundial se moviliza por vía aérea y ahí la importancia que tiene Colombia también a nivel regional en materia de carga.

Y esta visión para la cual nos estamos preparando, pues hemos definido unos ejes temáticos y unos

objetivos estratégicos que se traducen en políticas públicas, propuestas de políticas públicas que ahora como Gobierno nacional, le estamos planteando al Congreso de la República que sean incluidos dentro del Plan Nacional de Desarrollo que se va a discutir acá en el honorable Congreso de la República y son políticas públicas que le apuntan a elementos indispensable para que el transporte aéreo en Colombia siga creciendo, siga siendo un motor de desarrollo, de conectividad, de competitividad, que se haga de manera sostenible, que haya una industria aeronáutica y una cadena de suministro.

En Colombia tenemos ya seis clústeres donde se están desarrollando partes, piezas, aeronaves ultralivianas que prestan servicios de transporte aéreo y tenemos una gran potencialidad porque la masa crítica que viene alcanzando esta industria en Colombia ya nos va a catapultar hacia otro nivel, hacia producir actividades, productos con un altísimo valor agregado y aprovechar las competencias que tienen nuestros ingenieros aeronáuticos y el personal que con tanto conocimiento viene desarrollando este tipo de productos ya en nuestro país. Y todo esto, dentro de un marco de seguridad operacional y de la aviación civil que como decíamos, es una condición necesaria para que esta industria exista en nuestro país y apuntalado en un talento humano, en un talento humano que sea acorde con las necesidades y con la especialidad.

Yo, señor Presidente, honorables Senadores, quiero aprovechar esta oportunidad para extenderles una invitación a que nos visiten, a que hagamos una sesión en la Aeronáutica Civil de Colombia, para que conozcan nuestro centro de gestión aeronáutico de Colombia que es algo que con gran esfuerzo y durante décadas ha venido construyendo nuestro país, la capacidad en la prestación de servicios aeronáuticos en Colombia no tiene comparación con ningún otro país de la región latinoamericana. Han venido a visitarnos autoridades de todos los países de la región a ver qué es lo que estamos haciendo. Han venido la Comisión de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional y nos ponen como ejemplo en el mundo y nosotros queremos ahora invitar a esta Comisión, a nuestra Comisión a que nos visiten en la Aeronáutica Civil de Colombia, en el centro de gestión aeronáutica y conozcan la NASA colombiana, eso es, sin lugar a dudas, el activo más valioso, el centro nervioso, el cerebro de las operaciones aéreas de nuestro país, en el cual Colombia, la Aeronáutica Civil de Colombia ha hecho un inmenso esfuerzo y hay unas grandes inversiones pero no, las inversiones no son solo allí, yo quiero pasar al siguiente slide, que es algo muy dicente y es el mensaje con el cual quiero concluir esta intervención, señor Presidente, honorables Senadores.

Mientras que el transporte aéreo en Colombia está creciendo, el número de viajes se ha triplicado en los últimos 12 años, el número de operaciones aéreas en Colombia también viene creciendo de manera similar, nuestra planta de personal se ha mantenido prácticamente congelada durante la última década y esta situación se da desafortunadamente por las normas que presupuestalmente restringen el crecimiento en los gastos de funcionamiento y en los gastos laborales, digamos, propiamente de nuestra organización. Y la Aeronáutica Civil de Colombia necesita personas para operar esa gran infraestructura que estamos generando en el país, toda esta gran inversión es en equipos, toda esta gran inversión en aeropuertos, en pistas, en plataformas, todo este crecimiento del transporte aéreo en Colombia está pidiéndonos a gritos que la Aeronáutica Civil amplíe su capacidad operacional en los distintos aeropuertos de las regiones y yo con mucho gusto y con mucha frecuencia recibo a ustedes que son los representantes naturales de las regiones, recibo a los gobernadores, recibo a los alcaldes que vienen en muchas ocasiones con el operador aéreo pidiéndonos que quieren implementar más vuelos a su región, que quieren implementar rutas nocturnas, que quieren implementar rutas más temprano para que mejore la conectividad aérea en las regiones del país. Y a mí como Aeronáutica Civil, como responsable de la prestación de los servicios aeronáuticos en el país, me duele en ocasiones tener que decir que no contamos con el personal para ampliar las operaciones en algunos aeropuertos del país que están pidiendo a gritos más operaciones aéreas.

Y entonces el mensaje con el que quiero concluir en esta Comisión, en nuestra Comisión Sexta en la cual pues nos da mucho gusto venir y presentarnos como Aeronáutica Civil y nos dará mucho gusto recibirlos en la Aeronáutica Civil de Colombia para que ustedes conozcan esta organización que es una organización para sentirse orgulloso. Es una organización en la cual también hay muchas cosas por mejorar y es que no queremos tapar el sol con un dedo, esta situación que se presenta con los usuarios del transporte aéreo, créanos, no nos hace sentir orgullosos de ninguna manera, pero estamos trabajando las mujeres y los hombres que tiene la Aeronáutica Civil en Colombia, que algunos de ellos son de los mejores profesionales en el sector aeronáutico del mundo, estamos trabajando para encontrar soluciones y para mejorar la prestación de los servicios aéreos en Colombia, para que el transporte aéreo en Colombia siga creciendo al ritmo que viene creciendo y sobre todo para garantizar que el transporte, el desarrollo del transporte aéreo en Colombia se dé de una manera segura y ordenada.

Señor Presidente, de esta manera concluyo mi intervención y le agradezco a usted, a las honorables Senadoras y Senadores de esta Comisión por habernos escuchado, por interesarse por el tema aeronáutico y esperamos muy pronto

estarlos recibiendo allá y contarles más sobre la Aeronáutica Civil de Colombia y el sector aeronáutico colombiano.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias señor Director. Van a intervenir unos Senadores que me han pedido aquí el uso de la palabra, no sin antes resaltar que usted ha hecho una amplia exposición, pero que yo le digo la verdad, yo quedé en las mismas, o sea, usted es una persona indudablemente muy técnica, conocedor del tema, estudioso del tema. Pero el debate más que conocer sobre los temas aeronáuticos del país o la problemática de la Aeronáutica en el país está orientado o sigue orientado y va a seguir orientado a ver cómo resolvemos el tema de Avianca que está prestando un servicio deficiente. Ese es el fondo del debate.

Le decía al señor Viceministro mientras usted terminaba de intervenir, que de verdad que su intervención no tenía ninguna glosa, demuestra usted indudablemente que es conocedor del tema, y le decía yo al señor Viceministro que la mermelada no siempre es tóxica, porque usted viene del Gobierno anterior y es de los que en este país llaman enmermelados porque...no, no, de verdad, la gente se puede reír, pero lo digo de verdad con mucha seriedad y mucho respeto hacia el señor director, porque generalmente los enmermelados tienden a ser personas que no tienen ni las calidades, ni las cualidades, ni el perfil, ni las características, ni el conocimiento que no es el caso suyo, y nosotros conocemos que obviamente con la salida del doctor Bocanegra de la Aeronáutica Civil se presentó una coyuntura en la cual algunos parlamentarios, X, Y o Z presentaron su nombre y el Gobierno lo tuvo a consideración el nombre suyo en razón de su trayectoria y de su hoja de vida y este Gobierno vio su trayectoria y consideró una Ministra que es bastante técnica, a quien yo conozco mucho, sé de sus calidades y de sus cualidades y obviamente también la señora Vicepresidenta que es la que más o menos está orientando el sector, consideraron que usted pues podía seguir desarrollando una excelente labor.

Yo quiero terminar en eso, o sea, en que tenemos que buscar unos mecanismos que nos permitan ver cómo la Aeronáutica Civil con el apoyo y el concurso y el respaldo de esta Comisión y de la Plenaria del Senado pueda tener unas herramientas que le garanticen al usuario un mejor servicio porque Avianca particularmente, en este caso en específico está atropellando al usuario. Vemos, inclusive, que ejercen ese poder dominante, que ejercen los monopolios, siempre lo hemos dicho, son nocivos. El señor Rincón, Presidente de Avianca osó mandarme un mensaje que me esperaba en su despacho, que me invitaba a tomar café a su despacho para explicarme cuál era la problemática o cómo podían resolver o qué tenían pensado, eso lo consideré yo como una cosa traída

de los cabellos, una falta de respeto, nosotros aquí no estamos para ir al despacho del Presidente de ninguna empresa y menos de una empresa privada. Le mandé el mensaje con la persona con la que él me mandó ese mensaje de que se ubicara y de que, si quería conversar con el suscrito, con quien les habla o con cualquier miembro de esta Comisión, aquí la Comisión, en la Comisión estamos prestos a atenderlo y a prestarle todo nuestro concurso y todo nuestro apoyo porque queremos ser es propositivos en este caso particular que nos ocupa.

Pero yo, para terminar señor director, yo le sugeriría que mientras nosotros en 30, 60 días vamos su despacho, invitación que acogemos, para estar allá mirando los temas que de pronto nos amplían más el espectro del conocimiento sobre el tema que nos ocupa, de que nos vaya elaborando un documento sobre lo que usted como autoridad considera que se debe hacer y sobre lo que se debe legislar para sacar estos temas adelante, porque de lo contrario, como siempre lo he dicho, estos debates terminan en nada, en un debate de cuatro horas donde todo el mundo habla, todo el mundo pronuncia un discurso, vemos unas filminas, leemos unos documentos ¿y solución?, cero pata de golero.

Entonces lo invito señor director a elaborarnos un documento que nos permita trazar una hoja de ruta para, en la medida de lo posible, con el concurso y el apoyo y el respaldo del Ministerio de Transporte, liderado en este caso por el señor Viceministro Juan Camilo Ostos, que igual es una persona que conozco desde hace rato y he venido haciéndole seguimiento y sé de su capacidad, sé que podemos sacar una agenda legislativa adelante, pero, además, creo que también se debe hacer un ejercicio, ya esto sí se lo dejo a usted a su criterio, que nos muestre cómo es ese esquema tarifario y que nos muestre cómo podemos nosotros establecer unas tarifas en el país. Es que, el tema es que además de la prestación del servicio o además de la mala prestación del servicio, se abusa con el tema tarifario; entonces así como el Transmilenio tiene una tarifa, así como el transporte urbano tiene una tarifa, como el transporte interdepartamental tiene una tarifa, el transporte intermunicipal tiene una tarifa, buscar unos mecanismos a ver cómo podemos regular y reglar una tarifa aérea que le garantice al usuario no ser atropellado por estas empresas que ejercen los monopolios.

Usted hablaba de los cielos abiertos, bienvenidos esos cielos abiertos, bienvenidas las empresas que quieran prestar un mejor servicio y también a los representantes de Avianca o al representante de Avianca que está aquí, no sé, al representante de Avianca decirle también que nos preocupa a nosotros los caribes, particularmente a los que tenemos residencia en Barranquilla, no porque yo sea usuario de ese servicio porque trato en lo posible de no usar el servicio de Avianca, se lo digo de verdad, pero hay mucha gente que sí lo

usa y que no tiene otra alternativa. Ese tema de ese itinerario Barranquilla - Miami a las tres y media de la mañana, yo le pido el favor que le diga al emperador Rincón, que por favor revise ese tema. Muchas gracias.

Tiene el uso de la palabra el Senador Besaile.

El honorable Senador John Moisés Besaile Fayad:

Gracias señor Presidente, honorables representantes de las diferentes entidades que hoy se encuentran, doctor Juan Carlos Salazar, director de la Aeronáutica Civil, hizo usted una exposición muy completa acerca del sector aeronáutico y sinceramente voy a tocar tres puntos que me dejaron muy preocupado. Uno, como bien lo dijo usted, la Aeronáutica Civil es la encargada de la inspección, control y vigilancia del sector aéreo en Colombia ¿sí?, y además, la Aeronáutica hace parte o tiene bajo su manejo algunos aeropuertos todavía públicos en Colombia y hace parte de algunos concesionados también. Cómo se entiende que una entidad haga la labor de inspección, control y vigilancia de sí misma, porque al ser dueña o maneja los aeropuertos, cómo va a tener el control de los mismos aeropuertos, del servicio que prestan en Colombia. Esto para mí es contradictorio, hay conflicto no de intereses sino de...conflicto aquí entre que se preste un buen servicio al usuario final que es lo que creo yo que buscamos todos en esta Comisión, que se mejore el servicio al usuario, porque entiendo yo, podríamos decir en unas palabras, el servicio aéreo es un servicio público que también se puede prestar en Colombia, se presta en Colombia.

Aquí, según las cifras, usted ha dicho que del 2010 al 2018 se han incrementado de 21 a 31 aerolíneas prestando el servicio en Colombia, pero vemos cómo Avianca tiene el 52.7% de mercado nacional; Latam el 22 y Viva tiene el 12, sumamos y eso nos da casi aproximadamente una porción del 87% del mercado nacional, o sea que tres aerolíneas tienen todo el mercado nacional, el 87%. Entonces está bien que haya 31, pero dónde está la participación de las otras 28 aerolíneas.

La política de cielos abiertos, la compartimos todos y hay libertad de tarifas, pero esa libertad de tarifas en muchos sectores perjudica a la población porque escasamente una o dos aerolíneas máximo llegan a esos sectores apartados de Colombia y ellos son amos y señores para establecer las tarifas. Entonces allí cómo la Aerocivil también puede intervenir para que esas tarifas tengan alguna regulación que mejore el servicio y atienda mejor al usuario del servicio aéreo.

Y lo más preocupante doctor, para mi concepto es lo siguiente: en el 2017 hubo unas compensaciones por 60.000...hubo 60.189; en el 2016...16 perdón, esa cifra es del 16; en el 2017, 114.611; y en el 2018, 45.380; si hay compensaciones ¿es a base de qué?, del mal servicio o alguna queja y hoy usted

ha...esa pregunta se la tenía, pero se adelantó, que cuántas pertenecen a Avianca. Y en el 2018, vemos con mucha preocupación que las 45.380 compensaciones, 40.000 son de Avianca. ¿A qué corresponde?, al 88% de las compensaciones, 88%. Entonces cómo tratamos de que estas compensaciones sean menores, es decir, bajando el número de quejas que los usuarios ponen de las aerolíneas porque les aseguro que si no hubiese queja, no hubiese compensación ¿sí?

Entonces vamos a ser más drásticos en las sanciones, no solamente colocar sanciones por las quejas que nos colocan los usuarios sino ser más drásticos con todas las aerolíneas, no Avianca, no me refiero a alguna en particular, con todas las aerolíneas que estén prestando un mal servicio. ¿Cómo se muestra esto?, con el número de quejas que pongan ante la Aerocivil.

Entonces, no quería extenderme más, estas son mis inquietudes, lo único que buscamos o busco como parlamentario y estoy seguro que mis colegas también, es mejorar el servicio aéreo al usuario. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted honorable Senador. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Horacio José Serpa y sigue con el uso de la palabra el honorable Senador Miguel Barreto, miembro de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, pero que hoy nos acompaña y que le damos la bienvenida honorable Senador y pues continuará con el uso de la palabra, una vez termine su intervención el honorable Senador Horacio José Serpa.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Gracias Presidente, a los funcionarios que acá nos acompañan, al Vice Ostos, al Vice Franky, al doctor Salazar, al doctor Uribe, al doctor Felipe, bueno, a todas las personas que acá nos acompañan, también se encuentra la Presidenta de Anato, la doctora Paula, qué grato que nos acompañe. Voy a tratar de ser lo más conciso posible, un poco retomando la exposición que hice hace 15 días en el inicio del debate.

Pues el transporte aéreo, ya lo decía yo, es muy importante para el país, representa el 0.7 de aporte al producto interno bruto directamente y aproximadamente el 2.1% de manera indirecta y pues este es un sector, por supuesto, que hay que consentir, consentir para que podamos tener, como lo decía el Vice Franky, mayor turismo, más desarrollo, mejor conectividad, más competitividad, productividad, etc., lo decía el doctor Salazar, hemos crecido y las proyecciones que estima la Aerocivil es que llegaremos a los 100 millones en el año 2030 ¿sí?

Acá hay una cifra, pues esta la tomamos de Revista Dinero, en el 2017 el turismo aportó el

1.6% al producto interno bruto, sé que el Dane maneja una nueva metodología y es un porcentaje un poco mayor, el 3.6; y Anato maneja también otra metodología y estima que es el 2.8% de aporte al turismo. Lo que queremos es que crezca de manera directa el aporte de la aviación en el producto interno bruto.

Miren, en Chile y yo lo decía también en la exposición pasada, el 1.5 o 1.6% de la industria aeronáutica aporta al producto interno bruto, en Colombia de manera directa es el 0.7, entonces hay que mejorar la calidad en el servicio y la calidad en el transporte. Si vemos, el aporte de los países de la OCDE, que es la gráfica de la derecha, desafortunadamente no se ve bien, el turismo representa en promedio el 4.2% de aportes al producto interno bruto.

Ahora, un poco de cifras de aviación, de vuelos. En Colombia en los últimos 6 meses, los vuelos se han retrasado un 27.7% por factores internos y por factores externos. Se podría pensar que esa cifra es extremadamente alta ¿sí?, que casi la tercera parte de los vuelos de Colombia se retrasen o se cancelen, pues eso es bastante escandaloso y habría que buscar la causa; si tenemos una infraestructura deficiente, si tenemos algunos equipos obsoletos, si necesitamos una mayor planta por parte de la Aerocivil y revisar también cuáles son las causas operacionales de cada una de estas aerolíneas. Pero lo que queda claro es que Colombia no puede pretender competir en turismo si el 27.7 de los vuelos se atrasan, eso de verdad pues deja mucho que desear.

En esta gráfica, pudimos confirmar que las aerolíneas regionales son las que más sufren por causas externas en retrasos, y esto podría ser por varios factores. Se pueden privilegiar, no sé, pregunto, se pueden privilegiar a vuelos...en los vuelos nacionales, los vuelos en las rutas troncales o hay fallas en infraestructura en esos aeropuertos regionales o tenemos algunos equipos obsoletos en donde se presta el servicio. Y aquí pues quiero hacer unas preguntas, ¿quién reporta, doctor Salazar, la causa de las demoras?

A mí me enviaron un cuadro de todas las demoras, internas, externas, por aerolínea en unos meses, pero yo quisiera saber quién reporta esas demoras y si...si son los aeropuertos o si son las aerolíneas y si algunas de las causas externas podrían venir de esos concesionarios, de los aeropuertos concesionados, perdón, y ellos cómo responden.

En esta siguiente gráfica podemos confirmar, pues lo tenemos claro que la aerolínea con mayores retrasos internos, con causas internas dice Ostos, es Avianca con un 17.5% de vuelos según la Aeronáutica Civil, estas son cifras de los últimos 6 meses; la segunda es Satena con el 12.6%; Aerolíneas de Antioquia, 12.3%; Viva Colombia, 11.8%; Latam, 7.5; EasyFly, 2.6; y Copa el 2.1. Entonces, la aerolínea con mayores retrasos internos

es Avianca y es la que tiene la mayor participación del mercado. Entonces yo creo y lo creemos algunos Senadores que aquí se encuentran, y Representante acá también me acompaña el Representante Fabio Arroyave del Partido Liberal, que va a hacer un debate sobre Avianca ahora en Plenaria de Cámara, que no podemos dejar que esto pase impune ¿sí?, porque si la empresa que tiene mayor mercado es la que presta el peor servicio, pues esto de verdad es lamentable y debería ser castigada y que le duela para que empiece a mejorar la calidad en el servicio.

En 5 aeropuertos se origina el 75% del tráfico y así mismo estos 5 aeropuertos son el destino principal, pero, aun así, estos 5 aeropuertos representan demoras en los vuelos en un 32% de los casos. En estos 5 aeropuertos, de donde salen y llegan vuelos que representan el 75% del tráfico, el 32% de esos vuelos hay demoras, entonces si estos son los aeropuertos más importantes del país, quisiera saber a qué se debe ese rendimiento tan bajo, por qué si son los aeropuertos de Medellín, Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Cali, terminan realmente teniendo un rendimiento tan bajo, preguntas que le hago yo al director de la Aeronáutica Civil.

Y hablemos un poco de las infracciones, yo no quiero ser repetitivo, pero tenemos el Reglamento Aeronáutico Colombiano en donde existen unas compensaciones, ya lo decía el doctor Salazar, en donde existen unas multas y unas infracciones, inclusive una posibilidad de quitarle slots que son horas de llegadas al aeropuerto y salidas al aeropuerto El Dorado en Bogotá. Entonces en el RAC, numeral 13525 dice *“será sancionado con multa equivalente a 15 salarios mínimos legales mensuales vigentes”* doctor Arroyave *“la empresa de servicios aéreos, comerciales, de transporte público que muestre mala calidad en el servicio o deficiencia ofrecido a los usuarios”* está clarísimo, 15 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la Aerolínea que muestre una mala calidad o deficiencia en el servicio. Yo creo que la mala calidad del servicio hace referencia a la salida y llegada de viajes y los demás actores como comodidad, como comida, como maletas, pues esos son valores subjetivos y depende pues del servicio que realmente se ofrezca, entonces eso como primera medida, 15 salarios mínimos legales mensuales vigentes a la Aerolínea que muestre, demuestre mala calidad o deficiencia en el servicio.

RAC 131010, numeral 131010 *“Iniciación de la actuación. En aplicación del artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso, la actuación administrativa encaminada a la averiguación y sanción a que hubiere lugar por los hechos de que trata esta parte, se iniciará de oficio”* no es potestativo, tiene que iniciarse de oficio o por solicitud de alguna persona.

Usted nos mostraba las quejas, las quejas, no tengo acá la presentación, 12.500 personas se

quejaron en el 2016; en el 2017 bajó un poco la cifra, nos lo dijo, 10.559 quejas; y en lo que va de enero a julio del 2018, 6.000 quejas, está bien, pero por oficio usted también debería iniciar esos actos administrativos de sanciones a las aerolíneas, hoy no se está cumpliendo. ¿Y por qué lo digo?, el doctor Salazar nos presentó la tabla de sanciones y de compensaciones y yo quiero hablar un poco de eso; en las respuestas de la Aeronáutica Civil, acá tengo los cuadros, está a disposición de todos los Senadores y de las personas que lo quieran observar. Año 2017; la causal de vuelos cancelados: demorados, anticipados, retrasos o información deficiente; sanción: valor de la sanción 11.065.755 pesos, 11, 11, 11 millones en lo que va del 2018.

Y el doctor Salazar nos mostró un slide, una plantilla con las sanciones que van hasta el momento, pero se le olvidó decir que dentro de esos 3.933 millones de pesos de sanciones, no habló de compensaciones, que tienen que existir, los conceptos son principalmente: publicidad engañosa, 1.135 millones de los 3.900; seguridad aeroportuaria, 453 millones de los 3.000; competencia indebida, 260 millones, de pronto su cuadro está un poco más actualizado, de pronto un par de semanas más, a mí no me suman los 3.900 millones sino 3.200 y pico de millones, seguramente fue por la diferencia del mes de julio porque yo tengo cifras a 30 de junio; equipajes, 19 millones de pesos; reembolsos, 18 millones de pesos; y todo eso, toda esta lista de causales suman los 3.933 millones de pesos, eso es cierto.

Pero el año anterior existía una causal que se llamaba vuelos cancelados, demorados, retrasados, que en este año o por lo menos al 30 de junio del 2018, ni un solo peso se ha cobrado en multas y sanciones por ese concepto. Entonces, por publicidad engañosa, claro, miles de millones, qué bueno, qué bueno, pero por vuelos retrasados no se ha cobrado un solo peso y por eso, excúsenme el término, las aerolíneas terminan haciendo lo que se les da la gana.

El RAC es clarísimo, se inicia de oficio y habla de una sanción, ahí está, ese es un ejemplo, hay varias sanciones, muchísimas más sanciones *“las aerolíneas serán sancionadas con una multa equivalente a 15 salarios mínimos, las aerolíneas que demuestren mala calidad en el servicio”*, no ha ocurrido hasta el momento.

En la siguiente tabla, en el siguiente slide, ya lo decía yo en la presentación pasada, RAC numeral 13945, como en el sexto renglón, *“cuando haya habido compensación al pasajero, no habrá lugar a iniciar actuación administrativa y de haberse iniciado, se archivará”*. Perfecto, si se compensa al pasajero, no hay actuación administrativa, no hay multa, no hay infracción, pero lean lo que dice al final y lo repito porque lo dije la vez pasada *“lo anterior, siempre que no se trate de una conducta grave o reincidente”* dice Ostos, esta es una conducta grave y reincidente, es que cientos

de personas y miles de personas en el día a día, semana tras semana, mes tras mes son afectadas y si queremos, dice Franky, tener un país más competitivo, mejor conectado, pues realmente esta situación no lo permite. Entonces, aparte de esas compensaciones debe multársele, sancionar a las aerolíneas, sancionar a las aerolíneas.

Mire lo que pasa en el 2017, usted nos decía doctor Salazar y no es una cosa personal, lo que realmente queremos como lo decía el Senador Besaile, es que haya un mejor servicio, yo no tengo nada en contra de Avianca ni de ninguna aerolínea, simplemente que a la gente se le atienda bien porque se está afectando la competitividad del país.

Entonces, compensaciones, lo dijo el doctor Salazar bastante entusiasmado, 114.000 millones de pesos en compensaciones en el año 2017. Yo quiero decirles a ustedes que Avianca, mientras duraba la huelga, duplicó utilidades del 2016 que fueron 44.200 millones de pesos a 82.000 en el 2017, de 44.000 a 82.000, duplicó sus utilidades, incluyendo el pago de compensaciones, ¿por qué?, porque es más barato compensar y ahorrar operativamente para la aerolínea porque las compensaciones ya están incluidas en las estructuras de costos. Entonces realmente hay que lograr sancionar a estas aerolíneas.

Tenemos pues una...ah bueno no, obligación de sancionar: en el artículo 98, doctor Salazar muy importante, del Código de Procedimiento Administrativo de lo Contencioso Administrativo *“Las entidades públicas deben recaudar las obligaciones creadas a su favor. Para esto, puede acudir a la figura del cobro coactivo o jueces competentes”*. ¡Ojo! *“Cuando una entidad no cobre, se puede hacer la solicitud para que se investigue y sancione”*. Se podría hacer una solicitud ante los organismos de control para que investigue y sancione, si no lo hace, hay silencio administrativo al pasar 3 meses de elevada la petición sin respuesta.

Y la Ley 1066 nos dice *“Conforme a los principios que regula la administración pública, los servidores públicos que tengan a su cargo el recaudo y obligaciones a favor del Tesoro Público...”* porque es que estas multas llegan al Tesoro Público, desafortunadamente no llegan a su presupuesto y yo creo que esa es una de las causas por las cuales la Aeronáutica pues no se siente motivada a cobrar porque la plata que recauda le llega es al Tesoro Público, no le llega a la misma Aeronáutica, si la plata le llegara a la Aeronáutica, seguramente esa plata se la gastan en mejor inversión, en mejorar las condiciones de los aeropuertos o en cada una de los problemas que tenga esa Aeronáutica. Pero aquí está muy claro *“los servidores públicos que tengan a su cargo el recaudo de obligaciones a favor del Tesoro Público, deberán realizar su gestión de manera ágil, de manera eficaz, de manera eficiente y de*

manera oportuna, con el fin de obtener liquidez para el Tesoro Público”. Y yo lo debo decir acá, ni ágil, ni eficaz, ni eficiente, ni oportuna ha sido la gestión de la Aeronáutica Civil para sancionar a las aerolíneas que están incumpléndole a los usuarios y al país. Desafortunadamente y es lo que está ocurriendo.

Vice usted nos decía *“yo estoy acá para escuchar las denuncias”*, esta es una denuncia porque no me parece justo realmente, e insisto, pues que los usuarios sean los que paguen el pato y es lo que pasa, lo que pasa.

2018 del 1° de enero al 30 de junio, números de vuelos con retrasos, Avianca, 11.838 vuelos, 11.838 vuelos en el 2018, primer semestre; Satena, 1.737; Aerolíneas de Antioquia, 744; Viva Colombia o Viva Air, yo no sé cómo realmente se llama, 1.235; Latam, mil...ciento sesenta y cinco; EasyFly, 557; Copa, 38. En el primer semestre ha habido, de este año, ha habido 17.799 vuelos retrasados, demorados o cancelados y resulta que a la Aerocivil pues no le gusta cobrar multas por vuelos cancelados o por vuelos demorados, lamentable, lamentable, prefiere que las aerolíneas paguen unas compensaciones porque esa plata, repito, pues no se la puede gastar la Aeronáutica, pero las aerolíneas incluyen esas compensaciones en su estructura de costos y finalmente no le termina doliendo. Y esto es simplemente un breve ejercicio, un breve ejercicio, pueden ser menos los recursos que se pueden recaudar ¿sí? Pero si hubo o ha habido 17.799 vuelos retrasados, por el salario mínimo que es 781.000 pesos, por los 15 de los que nos habla el RAC 3 en el numeral que ahora les comentaba, la Aeronáutica pudo haber recaudado 208.000 millones de pesos, es un simple ejercicio, yo no sé si esos 17.799 realmente puedan ser multados, pero es un simple ejercicio, o pudieron haber sido 100.000 o 80.000 o 40.000 o 2.000, pero al primer semestre del año 2018 no se ha cobrado un solo peso por demoras ni por retrasos, ni un solo peso, cero pollito, a menos que la información que me haya enviado la Aerocivil haya sido información errónea.

Y les pongo un ejemplo de, para qué serviría esa plata. Satena, Satena cumple una labor social, Satena realmente llega a sitios en donde no llegan otras aerolíneas y entonces debe recibir un subsidio. Las subvenciones o los subsidios a Satena al año son por 26.000 millones de pesos, o sea, con esa plata que se está metiendo al dril el Gobierno nacional para pagarle a Satena ese subsidio y para tener mayor conectividad en el país, pues si se hubieran cobrado esas multas se hubiera pagado esto sin mayor problema, sin mayor inconveniente, e inclusive, si tendríamos más plata, Satena podría llegar a otros destinos, a estas se le llaman las rutas sociales, qué bonito, qué bueno, pero eso no ocurre.

Entonces unas pequeñas conclusiones, yo pienso que deben ser más caras las multas que los ahorros operativos y eso que no he hablado de la pérdida

de slots que es la tercera posibilidad u obligación que tiene la Aeronáutica Civil en quitarle vuelos a las aerolíneas que incumplan. Yo envié hace... el 3 de septiembre, hace no sé, 10 días, un oficio a la Aeronáutica Civil y dije que lo iba a enviar mes tras mes, para saber realmente cuántas ventanas, digamos, de salida y de entrada de vuelos al aeropuerto El Dorado le quitaban a las aerolíneas y hacerle seguimiento mes a mes, pero entonces insisto, deben ser más caras las multas que los ahorros operativos. Revisar el modelo tarifario en el 2018, en el 2019, hay muchísimas dudas por esos cobros excesivos en algunos vuelos, debería existir un nuevo modelo de asignación de slots y realmente aplicar el úselo o piérdalo como lo dice la Aeronáutica, pero yo no creo pues que Avianca con todos estos miles de vuelos retrasados haya perdido una ruta troncal a las 6:00 de la mañana entre Bogotá y Cali o Bogotá y Medellín o Bogotá y Barranquilla, no lo creo, no lo creo porque son los vuelos en donde más se recauda plata. Hay que fortalecer a la Aerocivil elevando su categoría y las multas bien ejecutadas podrían subvencionar a Satena en más rutas sociales y, por supuesto, mejorar la infraestructura aeroportuaria. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted honorable Senador. El doctor Salazar está tomando nota, más bien doctor Salazar tome nota de todas las intervenciones y hace una sola intervención y hacemos esto más ágil. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Miguel Barreto, Partido Conservador Colombiano, departamento del Tolima.

El honorable Senador Miguel Ángel Barreto Castillo:

Muchas gracias señor Presidente. Un saludo muy especial al director de la Aeronáutica, a los Viceministros, a mis compañeros Senadores y a las personas que nos acompañan el día de hoy.

Pertenezco a la Comisión Quinta, pero agradezco este espacio señor Presidente y es en el mismo sentido, yo creo que el tema recurrente aquí se llama Avianca y lo digo por Ibagué, usted señor director lo conoce, tengo una experiencia muy triste de un amigo extranjero, me dijo “Miguel voy a ir a visitar Colombia y quiero conocer Ibagué” Viceministro, yo le dije “claro, interesante que conozca nuestro país, es la nueva apuesta del Presidente Duque, la industria del turismo”, me dijo “creo que el vuelo Orlando – Colombia vale 800.000 pesos, lo mismo valía Ibagué – Bogotá – Ibagué, demasiado costoso”, ¿y sabe?, lo compró, ¿y sabe que fue lo peor?, nunca salió el vuelo, no salió, lo hicieron esperar 12 horas en el Aeropuerto Internacional El Dorado para que saliera. Entonces yo creo que esto ya es...y con la explicación que daban los Senadores, pues yo creo que esto ya es una burla con los colombianos, esto ya es una falta de respeto. Y yo quiero llamar la atención acá un poco,

si es realmente la Aeronáutica quien debe hacerle la inspección o vigilancia o por qué no le damos esa inspección o vigilancia a la Superintendencia. Yo pienso que a la Superintendencia debemos darle las herramientas para proteger aquí a los usuarios de las tarifas, de los abusos, de la sobreventa de tiquetes, yo creo que hacer un llamado en ese sentido.

O sea, los ibaguereños tienen 3 vuelos, solamente Avianca; entonces cómo le decimos a la gente, al departamento del Tolima que queremos incentivar el turismo si transporte aéreo no hay y le estamos... hoy quiero pedirle acá al director de la Aeronáutica que nos ayude a ampliar la pista de Ibagué, que necesitamos urgentemente los instrumentos, el ILS y el ... para que pueda haber navegabilidad de los aeropuer...de los aviones mejor. 30.000 millones que habían la vez pasada, respetamos al anterior Ministro Cardona, pero se llevó los recursos para Manizales, el departamento del Tolima pedimos muy respetuosamente Ministro y le pedimos el favor a la Ministra de Transporte que nos apoye en el tema del aeropuerto de Ibagué para la pista y para estos instrumentos.

En ese sentido, yo quería poner mi voz de protesta, cómo le permitimos a otras empresas, cómo regulamos, entendemos un poco el tema de la demanda, pero ese no puede ser el argumento para la ciudad de Ibagué. El servicio que está prestando Avianca al juicio de los tolimenses no es malo, yo diría que es nefasto. Y aquí, yo creo que los que estamos acá reunidos pues estamos prestos es a apoyar y nos duele un poco Viceministro de Turismo, el tema del presupuesto de turismo, no llega a 1 billón de pesos para activar esta industria, entonces acá también nos toca poner los ojos en el presupuesto que vamos a aprobar pronto en la Plenaria de la Cámara, para que realmente seamos coherentes en lo que se está planteando y lo que se está viendo reflejado en el presupuesto nacional. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted honorable Senador. Y aquí la tecnología nos indica que la Superintendencia tomará el control de las quejas contra las aerolíneas en tiempo real, atendieron su petición, en este momento está siendo publicado en el Diario *El Tiempo*. Tiene el uso de la palabra la honorable Senadora Milla Patricia Romero Soto.

La honorable Senadora Milla Patricia Romero Soto:

Gracias Presidente. Yo creo que aquí repetir lo que ya han expuesto los Senadores, pues en aras del tiempo. Agradecerles las exposiciones que han hecho, cómo nos han puesto al tanto de muchas otras cosas que desconocíamos. El doctor Juan Carlos de la Aeronáutica ha hecho una buena exposición y créame doctor Juan Carlos que pues es de felicitarlo por el tema de la seguridad aeroportuaria, de la

seguridad aeronáutica, pero ponga atención a todo esto, que si las cosas estuvieran perfectas, créame que nosotros no estuviéramos aquí y si fuéramos a Plenaria, no creo que este debate duraría horas. Pero acojo la propuesta del Senador Antonio Zabaraín, esto tiene que llevarnos a ser correctivos, Senador. Tenemos que mirar el tema tarifario, insisto, gracias a Dios usted sí puede escoger otras aerolíneas para poder llegar a Barranquilla, nosotros estamos solo en manos de Avianca; le he dicho a los de LAN, por favor miren cómo meten otras rutas, la frontera necesita más atención, cómo vamos a reactivar la frontera si no nos dan las condiciones para poder reactivarla. Necesitamos que todas las instituciones en este momento viren hacia la frontera; el tema de las tarifas es demasiado alto. Yo tendría unas propuestas y es mirar el tema de los slots que el Senador Horacio José nos lo ha explicado ya durante los dos debates que se han tenido aquí, y es proponer que sea transparente, que sea público, que las demás aerolíneas tengan la oportunidad de ver quién está cumpliendo y quién no está cumpliendo para que ellos puedan pedir esos espacios, esos espacios que no están siendo utilizados o que están fallando en utilizarlos.

Y yo quisiera que estén aquí los gerentes, escuchar al gerente o a la persona que ha sido designada por Avianca, qué pasa, por qué tantos incumplimientos, es que no hay un solo día que cumplan con las salidas ni con las llegadas de los vuelos, o es que nosotros estamos fallando en infraestructura y no hay suficiente parqueadero o maniobra o qué, pero aquí tenemos que llegar a la solución porque aunque las cosas parecen que están funcionando bien en otros campos, desde que haya usuarios inconformes, estamos fallando. Entonces es el momento de dar la solución a esta problemática que está aquejando a todos los colombianos. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted honorable Senadora. ¿Algún otro Senador requiere el uso de la palabra? La Senadora Criselda Lobo.

La honorable Senadora Criselda Lobo Silva:

Gracias señor Presidente. Igual reitero el saludo para todos los funcionarios aquí presentes. De verdad, yo no...no...por el tiempo y todo pues no me parece justo repetir lo que estamos viviendo los usuarios con Avianca, el sobre costo de tiquetes, ir a Cúcuta ida y regreso vale 800.000 pesos, eso es impresionante; si uno se queda de un vuelo o no alcanza el vuelo son 200.000 pesos más que hay que pagar para poder salir en el otro vuelo y además, si el vuelo no sale en la hora indicada, ese pasajero o ese usuario no tiene una retribución, eso me pasó viajando a Cúcuta, tenía una reunión y el vuelo estaba previsto para las siete de la noche, llegamos casi a las nueve de la noche, por ejemplo, eso es arbitrario lo que se está haciendo.

Pero yo le quiero preguntar al señor, al doctor Salazar, qué compromisos vamos a hacer en cuanto a generar garantías en precios, en operatividad de los servicios que prestan las empresas. Pero también, no nos olvidemos que si a nosotros los usuarios nos ocurre todo esto, también qué está pasando con el personal que labora en la empresa, no nos olvidemos y no hagamos el análisis por un solo ojo, hagamos el análisis del contexto, porque algo debe estar sucediendo en la empresa ¿sí?; si se falla en el servicio, qué está pasando con la operatividad, qué está pasando con los operarios, con los trabajadores y qué compromisos tenemos que hacer aquí para mejorar, si no, la Comisión Sexta tiene que estar pendiente de la vigilancia en cuanto al mejoramiento y también la Superintendencia que ya está al tanto de esto. Muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted honorable Senadora. Tiene el uso de la palabra el doctor Salazar para que les responda a los honorables Senadores.

El Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Juan Carlos Salazar Gómez:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Senadores y todos los presentes. Para aclarar tal vez algunos puntos que fueron referidos por los honorables Senadores en sus intervenciones. En primer lugar, las 31 aerolíneas a las cuales nos referíamos, Senador Besaile, son las aerolíneas internacionales que operan en Colombia, las aerolíneas internacionales. Aerolíneas regulares domésticas tenemos 7 en Colombia actualmente, más 54 taxis aéreos que hoy en día pueden empezar a presentar soluciones de transporte a lo largo y ancho del país.

Importante también mencionar, para el Senador Serpa que se refería al tema de los códigos de demora, estos son unos códigos unificados internacionalmente, que siguen los parámetros de la International Air Transport Association, la IATA, y de esa manera se codifican y reportan internacionalmente, es información que no solo en Colombia sino en todas partes del mundo se está midiendo y lo que busca es parametrizar y poder...lo que no se mide no se mejora Senador, y de esa manera entonces, esta es una preocupación permanente para la industria y, por supuesto, para las autoridades.

Tal vez para responder la inquietud que usted planteaba sobre las sanciones por el incumplimiento aerocomercial y el tema de la devolución de slots, pues quería comentarles que efectivamente la Aeronáutica Civil sí adelanta procesos administrativos sancionatorios de acuerdo a las normas aeronáuticas vigentes contra todas las empresas internacionales y de acuerdo al seguimiento mensual que se hace a los indicadores de cumplimiento, que cuando bajan, bajan a menos

de un cierto indicador por mes cumplido, pues entonces nosotros automáticamente de oficio, como usted decía, iniciamos investigaciones. Por supuesto que las sanciones que... bueno, igual estamos haciendo para el tema de la devolución de los slots, pero, por supuesto que, como autoridad, a mí me corresponde ser muy riguroso y no prejuzgar y respetar el debido proceso y valga la oportunidad también para clarificar que las sanciones que hemos reportado en los cuestionarios son ya por los procesos finalizados, sanciones impuestas, sanciones que estamos cobrando muy eficientemente, nuestro grupo de cobro coactivo es bastante demandante y pues no vaya usted a creer que nosotros en ese sentido no somos diligentes.

Y nosotros dentro de los cuadros de sanciones que hemos reportado como la parte 13 de los RAC, han estado, han sufrido algunas modificaciones los RAC 13, tal vez a eso se deben las distintas causales por sanciones reportadas, porque dependiendo de la vigencia la cual se inició y culminó el proceso administrativo sancionatorio pues se reporta.

Pero nosotros hicimos un ejercicio para sumar las sanciones que están relacionadas con causas que podríamos calificar como fallas en la prestación a los servicios, a los usuarios y para el año 2016 estas sanciones suman 2.781 millones de pesos; para el año 2017, 3.672 millones de pesos; y para el año 2018, va en lo corrido del 2018, 1.679 millones de pesos, del universo total de las sanciones pues esto.

Ahora, eso no quiere decir que la Aeronáutica Civil vaya a hacer oídos sordos del llamado que nos hace el honorable Congreso de la República y los usuarios del transporte aéreo, estamos trabajando por mejorar. Esta alianza por el usuario que hemos hecho con la Superintendencia de Industria y Comercio, con las aerolíneas representadas en ACDAC**, las aerolíneas que operan domésticamente nacionalmente en Colombia, representadas aquí en esta Sesión por la IATA. Y la Aeronáutica Civil de Colombia, por supuesto, lo que busca es que haya mayor eficiencia, mayor agilidad, mayor transparencia al atender las inquietudes de los usuarios y nosotros como Aeronáutica Civil estamos trabajando en mejorar también la eficiencia del sistema. Es que el sistema aéreo colombiano es bastante complejo, de verdad que esperamos ansiosamente la oportunidad, la visita que nos va a hacer esta honorable Comisión allá a la Aeronáutica Civil de Colombia para poderles un poco más contar la gran complejidad y el esfuerzo que se viene haciendo por mejorar el sistema. Por ejemplo, este indicador de cumplimiento, el seguimiento que hacemos al seguimiento... al cumplimiento por parte de las empresas regulares de transporte aéreo es una norma que establecimos en el año 2016 y venimos haciendo un seguimiento que yo diría, pocos países en la región adelantan al cumplimiento de la operación de las líneas aéreas.

Y la regulación de slots que hemos implementado en Colombia es única en la región latinoamericana, lo que estamos buscando es introducir mayores eficiencias en este sector, buscar que la infraestructura de la cual dispone Colombia sea utilizada de la manera más eficiente y adicionalmente y para finalmente referirme a la inquietud del Senador Barreto quien nos acompaña en esta Comisión y le agradecemos, el tema de las inversiones en los distintos aeropuertos del país, Senador, es una gran preocupación por parte de la Aeronáutica Civil de Colombia y del sector de transporte en general. Tenemos instrucciones de la señora Ministra de Transporte para mirar muy bien que las inversiones que estamos haciendo desde la Aeronáutica Civil y en coordinación con otras entidades del sector como la Agencia Nacional de Infraestructura sean inversiones que le apunten a mejoras operacionales. La Aeronáutica Civil va a cuidarse de que los recursos que son limitados pero que de alguna manera disponemos de recursos autogenerados, la Aeronáutica Civil es atípica en el sector transporte en el sentido de que la Aeronáutica Civil genera excedentes financieros al Tesoro Nacional, la Aeronáutica Civil recibe recursos muy importantes por los servicios que presta y esto no solo nos permite mantener esa infraestructura y mejorarla, sino que también producimos unos excedentes financieros. De allí, que le estamos diciendo al Gobierno nacional y ahora a ustedes en el Congreso, para poder aprovechar al máximo esa infraestructura, necesitamos que nos permitan nombrar más personal, esa infraestructura no se opera sola, las torres de control no se operan solas, los radares y radioayudas no se operan solos, la seguridad aérea no funciona automáticamente, tenemos que contar con inspectores, con técnicos, con bomberos aeronáuticos, con controladores aéreos y con todo el personal especializado que requiere la Aeronáutica Civil para garantizar que las operaciones aéreas se sigan desarrollando y las inversiones que hagamos le apunten a mejoras operacionales. Ese es el gran reto que tenemos todos como Aeronáutica Civil, ahora lo tenemos como sector porque contamos ahora con una visión, con un plan estratégico al 20-30.

Y esa es la invitación, finalmente Senadora Criselda, que estamos haciendo a toda la Comisión. Sí tenemos compromisos específicos, sí podemos decirlo de alguna manera, tenemos un plan, Senadora, y lo que venimos también el día de hoy, quisiéramos concluir con una invitación a la Comisión Sexta del Senado, es que por favor nos acompañen en ese plan, es un plan comprensivo, es un plan lleno de políticas públicas, políticas públicas algunas de las cuales, señor Presidente, deben traducirse en iniciativas legislativas, políticas públicas que deben traducirse en decisiones de diferentes entidades del Gobierno que van más allá del Ministerio de Transporte y de las entidades adscritas al Ministerio, políticas públicas en las cuales estamos todos coincidiendo para que este

servicio sea cada vez mejor, la colectiva aérea en Colombia sea cada vez mejor, sea cada vez más asequible, más económica y sea cada vez más eficiente y sobre todo que se garantice que siempre, siempre, Colombia va a contar con los más altos estándares de seguridad operacional y de la aviación civil. Muchas gracias señor Presidente.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted señor Director. Tiene el uso de la palabra el señor Presidente, doctor Zabaraín, además citante de este debate.

El honorable Senador Luis Zabaraín Guevara:

A ver doctor Salazar. Yo una vez más quiero manifestar a esta Comisión que quedamos satisfechos con su intervención, que su intervención fue una intervención muy bien preparada, muy bien estudiada, muy bien estructurada y que nos da o nos brinda, más bien, la garantía de que la Aeronáutica Civil, la Aerocivil se encuentra en buenas manos, de eso hoy me voy tranquilo, no me queda duda. Pero insisto, el fondo del debate era otro, el fondo del debate es buscar unos mecanismos que le permitan a los usuarios del transporte aéreo, del servicio del transporte aéreo que si bien es un servicio que prestan privados, es un servicio público por el cual el Gobierno debe velar, el Gobierno debe velar para que se haga una buena prestación de ese servicio público, el Estado como tal debe velar para ello. Entonces quiero que implementemos esos mecanismos que nos permitan lograr ese objetivo en el más corto plazo posible.

Dentro de una de las respuestas que usted envió, nosotros veíamos y de verdad que nos causó alguna preocupación la pregunta que nosotros formulamos; decía que Avianca publicitaba en los medios de comunicación que su operación se normalizará el 28 de octubre de los corrientes por ajustes en su itinerario. La autoridad a su cargo ya ha revisado y aprobado estos ajustes y cuáles son los ajustes realizados por la empresa, preguntamos nosotros. Ustedes contestaron: con respecto a esta pregunta y en atención al Plan presentado por Avianca, efectivamente la empresa ha reconfigurado los itinerarios para la temporada 2018 la cual comprende desde el 31 de octubre del 2018 hasta el sábado 30 de marzo de 2019, ojo, desde el 31 de octubre hasta el 30 de marzo, 6 meses. Esta se basa en tres puntos fundamentales: uno, concentrar las operaciones de su itinerario con equipos de mayor capacidad; dos, aumento de tripulación de reserva para la flota a 320, B7800**, 333, retraso en la proyección de iniciación de nuevas rutas y hubo aumento de frecuencia en destinos ya servidos.

Por qué digo que me preocupa, porque esto no puede ser un tema que vaya de octubre a marzo, este tiene que ser un tema que, si bien hay que perpetuar en el tiempo porque de lo contrario,

estaríamos colocando aquí un pañito de agua tibia durante 6 meses.

Entonces quiero señor Director, que tome atenta nota de esa observación que en posterior oportunidad miraremos el tema y ampliaremos nuestros conceptos y nuestras inquietudes sobre ese tema.

Otro tema que llamó la atención es que se detalla el número de las quejas recibidas en el año 2014, 15, 16, 17 y 18; no nos expusieron y también no se lo voy a pedir que me lo exponga ahora porque eso requiere un estudio, para que tome nota, cuántos de esos procesos se archivaron, a cuántos se le dieron trámite y cuántos fallos hubo por año y se discrimine por aerolínea.

De otra parte, queríamos saber cuál era el protocolo de recepción de quejas y cuántas personas trabajan en lo concerniente al proceso administrativo sancionatorio, teniendo en cuenta que según un cuadro que ustedes nos envían, existe un total de 37.911 quejas.

Yo hoy le sugiero, no sé si existe, si existe no he dicho nada, pero que de pronto Avianca podría crear un asterisco, el *8000, bueno, el *8000, vamos a cambiarle el número, vamos a decir el *5000 o el *500 o 300 o 200, el número que usted bien quiera en caso de que no exista, a efectos de que los usuarios tengan una línea directa donde puedan presentar sus quejas y de pronto ustedes puedan ejercer un mejor control.

Como lo manifestó el honorable Senador Serpa, con quien estoy totalmente de acuerdo, que además Senador Serpa, sea la oportunidad para expresarle mi reconocimiento por la intervención que usted hizo, excelente intervención, no hay nada personal ni contra ninguna aerolínea ni mucho menos contra el Director de la Aeronáutica Civil, este es un tema que a nosotros nos eligieron para venir a defender los intereses de unos ciudadanos y en eso estamos aquí y a eso venimos aquí. Obviamente no todas las personas manejan el mismo talante, el mismo temperamento, el mismo carácter, la misma forma de hablar, unos son, de pronto muy delicados en expresarse, otros, dentro de los que me incluyo, ya a los 55 años es difícil cambiar, somos de pronto hay veces algo bruscos, pero de ninguna manera en el fondo queremos irrespetar a nadie porque si algo nos ha caracterizado en el transcurso del ejercicio de nuestra actividad profesional, particular, empresarial, política, es el respeto hacia los demás.

Entonces ratifico lo que manifestaba el doctor Serpa en el sentido de que el tema no es personal, nosotros lo que queremos es buscar soluciones que permitan prestar un mejor servicio.

Yo, entre otras cosas, y quiero que empecemos a estudiarlo desde esta Comisión para convertirlo en un proyecto de ley, Senador Serpa, Senador Besaile, Senador Barreto, Senadora Milla, Senadora Criselda, Senador Agudelo, los Senadores aquí presentes, yo que he estado vinculado al sector

privado, sé que a nosotros los privados lo que más nos duele es el bolsillo y todo ese tema de esas multas y de todas esas cosas, eso no conduce finalmente a nada porque son cosas que se pueden manejar. Y como de lo que se trata es de defender los intereses de los usuarios y para eso estamos haciendo este debate, yo lo que propongo es que busquemos un mecanismo, de tal suerte que, a través de un proyecto de ley, si la legislación obviamente y la Constitución y todas estas normas santanderistas lo permiten, busquemos un mecanismo para que por cada media hora de retraso, la empresa que tiene esa media hora de retraso, le haga una nota crédito al usuario por el 20% del valor del tiquete; quiere decir que a ese usuario lo están recompensando por ese mal servicio que le están prestando. Verbo y gracia, si el vuelo se retrasó dos horas y media, ya el usuario a partir de ese momento tiene derecho a un nuevo tiquete porque por cada media hora de retraso le reconocen el 20%.

Usted doctor Agudelo, que es el más antiguo, no, el más antiguo no, el que tiene más experiencia aquí en...no el más viejo pero sí el más antiguo, tiene razón, porque viene de la Comisión Sexta de Cámara durante 8 años, ayúdenos, apóyenos y hagamos aquí un comité con el doctor Serpa y con los demás Senadores a ver cómo estructuramos un proyecto de ley porque estoy seguro que como me decía a mí mi abuelo, a partir de ese momento van a marchar derecho. Mi abuelo cuando le llamaba la atención a uno dice "lo voy a poner a caminar derecho", los ponemos a caminar derecho cuando empezamos a sacarles ese 20% del bolsillo.

Estudiemos bien eso y analicemos bien eso porque el tema es cómo se hace para subsidiar o para beneficiar o para recompensar al usuario.

Totalmente de acuerdo con el señor Director, de parte mía como Presidente de la Comisión acepto esa invitación, me parece precisa, me parece oportuna, me parece coherente que vayamos al sitio de los acontecimientos y nos enteremos de cómo ustedes desde la Aeronáutica le garantizan al país una seguridad aérea y un tráfico aéreo que garantice lo que hasta el momento han garantizado que es que en los últimos 10 años no hemos tenido ningún accidente que lamentar, salvo el de los señores del Brasil, que fue por una falla de la aerolínea que venía transportando a esos muchachos.

Por último, le ratifico también que nos entusiasmaría mucho que ustedes desde el sector elaboren una hoja de ruta que comprenda temas que tienen que ver con tarifas, hacer un ejercicio financiero que permita establecer las tasas internas de retorno de las empresas que prestan los servicios en la medida en que movilicen un porcentaje equis de pasajeros, obviamente para hacer esa modelación se necesita establecer unos pisos y unos techos para que, de una u otra forma, el usuario finalmente termine beneficiándose de ese estudio. Y una vez más, manifestarle que dentro de esa hoja de ruta, usted puede tener a bien indicarnos qué quiere

usted que nosotros tramitemos dentro de nuestra agenda legislativa porque lo que nos anima es el propósito de apoyar a la Aerocivil y de garantizarle al usuario que se le preste un buen servicio. Muchas gracias señor Presidente y muchas gracias señor Director de la Aerocivil y a todos los miembros de la Comisión Sexta aquí presentes y a todos los invitados.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted señor Presidente. Dada su anotación y su aporte, yo me tomo un atrevimiento. Hombre, por qué no revisamos, doctor Serpa y los congresistas, si en la Comisión Sexta se va a tramitar el régimen sancionatorio, por qué no, por qué no que la Aerocivil fije sus políticas y lo mismo que le estamos planteando, inclusive en los temas de educación, por qué ser juez y parte. Sentémonos Director con un alto grado de desprendimiento, de pronto le ayudamos es para que usted no tenga esas cargas porque uno hay veces escucha acá y pareciera a veces que todo está muy bien. Aquí hay un régimen sancionatorio en el transporte, por qué no revisarlo. Tiene la palabra...a ver, qué pena señor Presidente, de Avianca venía el doctor Hernán Rincón, representante legal, no vino, envió al doctor Felipe Gómez, el Director de Relaciones; y acá se encuentra el Director de la Asociación Internacional de Líneas Aéreas, Andrés Uribe, entonces bien pueda tiene la palabra el doctor Andrés Uribe, el Director de la Asociación Internacional de Líneas Aéreas.

El doctor Andrés Uribe, Director de la Asociación Internacional de Líneas Aéreas:

Muchas gracias Presidente. Bueno, hemos visto en las anteriores presentaciones cómo el transporte aéreo ha estado en un círculo virtuoso en los últimos 12 años y cómo estamos pronosticando continuar con ese círculo virtuoso en los siguientes 12 años, para llegar a 100 millones de pasajeros. Para llegar a esto, necesitamos que haya una regulación inteligente, y como lo dijo el doctor Salazar, necesitamos que esa regulación esté acorde con los estándares internacionales, esto no es un negocio doméstico, esto es un negocio global; si nosotros descontextualizamos el negocio y lo empezamos con regulaciones creativas aplicadas al mercado, aquí simplemente no vamos a lograr incrementar el número de aerolíneas que están llegando, no vamos a lograr incrementar la competencia que ustedes todos están pidiendo aquí que incremente. Necesitamos también que haya una infraestructura que se adapte a la demanda y no al contrario como está sucediendo en este momento, aeropuertos con pistas pequeñas, aeropuertos que no tienen las condiciones para operar y para llegar allá, para ser servidas por más aerolíneas o por mejores aviones o por aviones más grandes, eso hace que la demanda se restrinja y eso hace que la demanda se esté adaptando, con lo que pasa en El Dorado en este momento, la demanda se adapta a la oferta y a

la capacidad y no estamos teniendo una capacidad que se esté adaptando a la demanda al ritmo que eso crece, para esto se necesitan políticas muy de avanzada, políticas que pronostiquen esa demanda como ya lo ha hecho la Aerocivil y necesitamos destrabar todas las trabas que tienen estos proyectos para poder finalizarlos y para poder adaptar esa infraestructura y poder llegar a los 100 millones de pasajeros que estamos pronosticando.

Muy importante es la carga impositiva, este sector tiene una carga impositiva que es la tercera en Latinoamérica, compartimos el podio con Venezuela y Argentina, realmente no es un podio muy honroso para estar ahí, somos el tercer país con la mayor carga impositiva en las tarifas aéreas de la región. Esto es un tema que también está afectando la demanda y al afectar la demanda, afecta la competencia, el número de los competidores; si la demanda no es muy grande, pues no podemos pedir tener un número de competidores muy grande tampoco.

Estas políticas que incentiven el crecimiento del mercado, que incentiven la demanda de los 100 millones de pasajeros que estamos pronosticando, imagínense, hoy estamos en 36 millones, 32 de esos 36 pasan por El Dorado, es decir, hay 4 millones de pasajeros que no pasan por El Dorado. El Dorado va a crecer a 60 millones de pasajeros más o menos en el 2030, de los 100, 60 van a pasar por El Dorado, quiere decir que tenemos 40 millones de pasajeros que no van a pasar por El Dorado, los 4 se van a convertir en 40, es por eso que es tan importante hacer unas políticas y unas adecuaciones de las rutas regionales, de esos mercados regionales para que puedan entrar más aerolíneas porque el crecimiento bien importante, más importante se va a dar en esas regiones por fuera de Bogotá. Necesitamos también unas políticas que se adapten a ese crecimiento y que vayan a estimular la demanda.

Miren, en el tema de tarifas que tanto lo han mencionado, yo vengo a decir...vimos el crecimiento; cuando hubo una regulación de piso y techo, el mercado no crecía, lo veíamos totalmente estancado, una vez levantaron las restricciones de tarifas, fue cuando el mercado empezó a dinamizarse, el mercado empezó a crecer. En este momento en el mundo quedan tres países que regulan tarifas, el último país que regulaba tarifas en Latinoamérica fue Argentina y ya lo levantó, volver a un esquema de esos es retroceder unas dos décadas en la evolución de la aeronáutica en Colombia. Y yo le voy a explicar muy gráficamente qué es lo que pasa con la regulación de tarifas; las aerolíneas en este momento gozan de...o tienen, están en un esquema donde publican sus tarifas, la tarifa más alta, la tarifa más baja, pero realmente lo que le importa a una aerolínea es cumplir con una tarifa promedio, la tarifa promedio entre el que paga los 800.000 pesos que se quejan acá, con los que pagan los 80.000 pesos o los 3 pesos que vimos

ahí. Ese promedio es lo que la aerolínea tiene que cuidar, ese promedio es el que va a pagar finalmente los costos de operación de la aerolínea. Entonces ¿qué pasa si usted pone, hace por obligación que las aerolíneas bajen el techo?, si usted quiere conservar el promedio, necesariamente tiene que subir el piso para que le dé el promedio, es matemáticas básicas, es un promedio ponderado, tiene que subir el piso. Si usted baja el techo ¿quién se beneficia?, las personas que están viajando con las grandes corporaciones, los que pagan los 800.000 pesos que son seguramente ustedes mismos, los grandes ejecutivos de las compañías que están pagando eso, la gente que de todas maneras iba a viajar. Si sube el piso ¿quién se perjudica?, los millones de colombianos que en este momento están viajando en avión y que antes viajaban en bus y son millones porque cuando usted deja de vender una tarifa de 800.000 pesos, tiene que dejar de vender cuatro o cinco o seis tarifas de las mínimas de las de 50.000 pesos, ¿para qué?, para tener que conservar el mismo promedio.

Entonces por querer hacer bien, terminan haciendo mal y yo no creo que nadie aquí quiera ser recordado como la Comisión o los Senadores que devolvieron al bus a los millones de colombianos que hoy están viajando por avión.

Esta industria se ha caracterizado por transferir al pasajero todas las eficiencias que gana al comprar aviones nuevos, al rebajar el consumo de combustible, al tener unos sistemas más eficientes, unos sistemas de optimización de tripulaciones, de optimización de ingresos, de tarifas, etc., todo eso se le ha trasladado al pasajero.

El doctor Serpa no mostró una gráfica que nos mostró la semana pasada, que la tenía yo aquí también; pero en términos reales, las tarifas han venido bajando desde el 2005 al 2017 han venido bajando, sí, en el 2017 tuvieron un ligero incremento, pero estamos hablando de la tarifa promedio y estamos hablando de la tarifa sin impuestos. Cuando comparamos la evolución de la tarifa vs. el salario mínimo, en el 2005 necesitábamos más o menos entre 60 y 80% de un salario mínimo para comprar un tiquete de avión, en este momento estamos entre el 20 y el 35% de un salario mínimo para comprar un tiquete de avión.

Para ir a San Andrés en el 2005 había que pagar 1.23 veces un salario mínimo, para ir hoy a San Andrés hay que pagar 35% de un salario mínimo, estamos hablando del promedio que es, algunos pagan más, unos pagan menos, pero estamos hablando del promedio.

Y ¿cómo estimular esa demanda?, la demanda, primero que todo pues hay temas que son más fáciles para estimular la demanda, ya hablamos del tema impositivo, es más fácil estimular al primer operador que llegue a un mercado que es similar, que entre un segundo operador y eso es clarísimo.

¿Cómo se estimula un primer operador?, pues ahí tenemos a Satena, Satena opera esos... abre esos mercados, llega a operar esos mercados, los desarrolla esos mercados. Se pueden otros esquemas que se utilizan en otros países que no tienen su aerolínea nacional y estamos hablando de países como Canadá, como Estados Unidos donde el Estado abre una licitación, las aerolíneas se presentan y básicamente el Estado le paga o le garantiza un número de sillas a las aerolíneas para que estas operen y por encima de eso, las aerolíneas pueden vender los tiquetes que puedan, pero el Estado le va a garantizar un nivel mínimo de ingreso para que puedan operar y abrir en estas rutas.

Un poco más complicado es cuando ya hay una aerolínea, incentivar a que entre una segunda aerolínea y ahí es donde se tienen que desarrollar políticas creativas para poder incentivar eso. ¿Cómo se incentiva?, se incentiva a través de incentivar la demanda; no se incentiva a través de publicar o de ejecutar algunas medidas con un decreto, con una medida, con una ley que obligue a las aerolíneas a bajar los precios porque la demanda sí nos estimula, se estimula de muchas otras maneras.

Respecto a lo que decía el doctor Serpa de que Avianca duplicó las utilidades el año pasado; las aerolíneas latinoamericanas en el 2017 ganaron 2.4 dólares por pasajero, repito, utilidad neta, 2.4 dólares por pasajero; Avianca ganó 2.8 dólares por pasajero el año pasado; Latam ganó 2.1 dólares por pasajero el año pasado ¿sí?, entonces no vengamos a decir aquí que las aerolíneas se están enriqueciendo por estar cancelando operación, las aerolíneas tienen los incentivos correctos para prestar el servicio que es y que prometen.

Ha habido, obviamente, algunos inconvenientes, ya Avianca expresará eso y dirá, ya lo ha hecho, ya son conocidos, pero el tema es, las aerolíneas en Colombia el año pasado tuvieron una rentabilidad del 1.2%, 1.2% el año pasado; es decir, aquí tenemos que tener mucho cuidado cómo se legisla porque como les decía antes, podemos por hacer bien podemos terminar haciendo muy mal y devolver el estado de la aviación colombiana un par de décadas atrás si no somos inteligentes en la manera de regular el negocio.

Bueno, en este momento en Colombia tenemos una oferta y tenemos aquí, basados en Colombia, tenemos aerolíneas, las más sofisticadas del continente, tenemos un Avianca, tenemos un Latam, tenemos un **04:14:36**, tenemos un Viva que viene de un Ryanair que es la low cost más importante del mundo; las tenemos todas acá con sede en Colombia, eso no pasa ni en Brasil, ni en México que son mercados mucho más grandes que este, aquí nos tenemos que dar por bien servidos.

Les voy a dar un ejemplo, el mercado de París a Lyon es el mercado más grande de Francia, 92% de las sillas son ofrecidas por Air France y

su subsidiaria Hope, 92%; aquí tenemos cuatro aerolíneas en el mercado Medellín-Bogotá y no nos es suficiente y así se puede ir por todas partes del mundo. Este negocio necesita economías de escala, este negocio nunca vamos a tener en Medellín-Bogotá, o en ninguno de los mercados vamos a tener 10 o 15 aerolíneas sirviéndolo, eso no va a pasar ni aquí ni en ninguna parte del mundo en un mercado doméstico. Esto es bien importante, hay que tener mucho cuidado con lo que tenemos acá, hay que cuidar lo que tenemos acá y hay que promocionarlo.

Yo estoy totalmente de acuerdo con lo que decía el doctor Serpa, este es un negocio que trae prosperidad, este es un negocio en el que mucha gente va a verse beneficiada en todos los estímulos... este es un negocio que permea y que tiene una derrama económica que permea todos los niveles de la sociedad, muy distinto al petróleo, muy distinto a muchos otros.

Hay mejoras para implementar, bastante campo para implementar aquí, por ejemplo, Latinoamérica es una región donde a las aerolíneas les ha tocado, dadas las regulaciones de los países, que no solamente es acá sino en todos, dadas esas regulaciones, las aerolíneas se han visto obligadas a montar una aerolínea en cada país para poder operar. En Europa tenemos que las aerolíneas pueden operar por todas partes sin necesidad de abrir una sucursal en cada uno de los países, aquí nos toca hacer esto en esta región debido a esta reglamentación tan drástica que tenemos.

Por ejemplo, tenemos con la DIAN y esta es una oportunidad bien grande, tenemos con la DIAN que no ha reglamentado un artículo en el Código Aduanero, que le permitiría hacer una importación de aeronaves durante 30 días para poder operar las aeronaves acá y permitir que estas aerolíneas que son multinacionales y que tienen bases en todas partes, puedan hacer un mejor uso de su activo más caro que son los aviones ¿sí?, mientras más se vuela un avión, más se reducen los costos que ese es el costo o uno de los costos más importantes de las aerolíneas, mientras más se utiliza el avión más bajan los costos y como ya vimos, tanto por los márgenes de utilidad neta de las aerolíneas como por los que le decía anteriormente que las aerolíneas transfieren todas esas eficiencias vía tarifa a los pasajeros.

Al nosotros ayudar con unas regulaciones que permitan más flexibilidad de operación a las aerolíneas, pues vamos a...eso va a redundar en una baja de tarifas, en un incremento de demanda y nos va a acercar más a la meta agresiva de los 100 millones de pasajeros.

Esa internación de aeronaves que aquí están, solamente se permiten 48 horas y cuando se reglamente el artículo en el código aduanero, va a permitir 30 días, en Perú ya son 18 meses ¿sí?,

entonces son oportunidades que tenemos para mejorar acá, para hacer que las aerolíneas sean más eficientes y, por ende, bajen las tarifas.

Tenemos el tema de incorporación de tripulaciones extranjeras, ya vimos lo que pasó aquí el año pasado durante la huelga, si se tiene mayor flexibilidad... Colombia en este momento está exportando pilotos, los pilotos colombianos se van a Asia, se van a Emiratos, se van a otras partes; nosotros exportamos, pero por Ley no podemos importar pilotos, entonces esa competitividad se va hacia otros países, Perú lo permite, Chile lo permite, nosotros no, y es que la competencia la tenemos que mirar de una manera mucho más amplia, la competencia nuestra es Panamá, la competencia nuestra es Lima, la competencia nuestra es Miami y tengámonos fino cuando Caracas dé la vuelta porque ese ha sido el Hope de las Américas por tradición durante muchas décadas, ese fue el Gateway para esta región. Cuando ellos allá empiecen, tenemos más o menos una década para prepararnos y si nosotros no tenemos aquí una infraestructura adecuada, una regulación adecuada, unas normas adecuadas, se nos va a ir muchísimo de la industria aérea se nos va a ir para allá, así como en este momento lo estamos viendo ir a Panamá, como en la última década lo vimos ir hacia Panamá, como en los últimos 10 años lo hemos visto ir hacia Perú. Cuando una aerolínea compra, como Viva, compra 50 aviones, ¿esos 50 aviones en dónde los van a poner?, esos están viendo en dónde es la mejor parte para ponerlos y si aquí está muy complicado, se los llevan para otra parte, muy fácil, y eso no nos va a acercar a los 100 millones de pasajeros que tenemos como meta.

Otro tema es, ya para finalizar, el tema impositivo. Tenemos que buscar simplificar el tema impositivo, en todas partes se paga impuesto por la industria aérea, eso está bien, pero aquí se pagan demasiados impuestos, aquí se ponen, cada esfuerzo que hace la aerolínea por bajar una tarifa, el gobierno lo hace poniendo un impuesto nuevo y subiéndolo, pasó con el impuesto al turismo que iba a reemplazar el impuesto de timbre y quedaron finalmente los dos. Vemos, por todas partes se quejan en Cúcuta que las tarifas son caras, pero allá tienen una estampilla; en San Andrés los impuestos son altísimos; tenemos en La Guajira; tenemos en Medellín para financiar un túnel, tenemos un alcalde que dice que vamos a financiar, a mejorar el acceso al aeropuerto con un deprimido en la 60, en circunvalar con 60 y que eso va a mejorar el acceso al aeropuerto. Es decir, por todas partes vemos una proliferación de impuestos a este servicio y por el otro lado, tenemos a mucha gente quejándose por los altos costos. Entonces hay que ver bien en dónde es que hay que regular y qué es lo que hay que regular y enfocarnos en eso, de nuevo, hacer una regulación inteligente. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted doctor Uribe. No le quepa duda de que vamos a legislar y vamos a legislar bien y que ese es el propósito que nos anima y que si en alguna otra oportunidad se ha legislado mal, pues ese no es el tema ni que nos atañe ni que nos compete. Tiene el uso de la palabra el doctor Felipe Gómez, en representación de Avianca. Tiene 5 minutos doctor Gómez.

El Director de Relaciones de Avianca, doctor Felipe Gómez:

Muchas gracias Presidente, gracias por la invitación a usted, a la mesa directiva, a los honorables Senadores, saludo al Representante Arroyave, a mis colegas de las demás aerolíneas y a los presentes.

Quiero empezar por mencionar que en Avianca somos tremendamente conscientes de las expectativas que los colombianos tienen sobre nosotros y cada día todo lo que hacemos lo hacemos enfocados en cumplir y estar a la altura de esas expectativas. También sabemos que los colombianos tienen expectativas para que el país y sus gobernantes puedan tomar las medidas correctas para que este sector que ha crecido de una manera importante en los últimos años y en las últimas décadas, pueda seguirlo haciendo en los próximos años...-Viceministro no lo saludé, le pido disculpas-...ese es el reto que tenemos no solamente las personas que trabajamos en Avianca, sino las que trabajan en las demás aerolíneas, en la autoridad, en el gobierno, en el Congreso, eso cómo vamos a proyectar el crecimiento de este sector para que siga siendo motor de desarrollo de este país y pueda darle todos los beneficios que le ha traído a otras naciones en turismo, en comercio, en servicios aeronáuticos.

En Avianca, cuando no entregamos el nivel de servicio que los colombianos y los viajeros esperan de nosotros, somos los primeros que tenemos que primero, reconocerlo, pedir disculpas y explicar por qué nos pasa lo que nos pasa.

En el mes de agosto, nuestro Presidente Hernán Rincón, quien se excusa por no estar presente el día de hoy, hizo ese ejercicio en los medios de comunicación, todo el equipo de Avianca estuvo, como lo mencionó el doctor Salazar, en varias reuniones con la Aeronáutica Civil, explicando qué fue lo que ocurrió en la operación de Avianca en los últimos meses para que tuviésemos el nivel de servicio que ustedes aquí han expresado y del cual somos conscientes y pedimos disculpas, sin importar si son factores internos o externos, yo creo que eso es un tema que el Congreso, el gobierno, las aerolíneas tenemos que analizar cómo hacemos para que esos factores externos sean cada vez menores y las aerolíneas específicamente cómo los factores internos sean cada vez también menores.

Como lo ha dicho Hernán Rincón públicamente, las mejores acciones y las mejores inversiones son las que priorizan al cliente y esa es la estrategia de Avianca, Avianca sabe que su diferencial es la lealtad de sus viajeros y sabe que su diferencial es el servicio que le presta.

Hoy quiero compartirles muy rápidamente qué es lo que hemos hecho luego de lo que ocurrió el 1° de agosto para tratar de estabilizar nuestra operación, de aquí al 28 de octubre señor Presidente, y después del 28 de octubre qué es lo que vamos a tratar de hacer. Dentro de varias acciones, lo que hicimos fue reorganizar nuestro itinerario a nivel nacional e internacional para tener dos aviones adicionales de backup para atender cualquier contingencia que pudiese ocurrir en nuestra operación nacional; esa reorganización también nos habilitó a tener 8 tripulaciones adicionales para ese mismo servicio, para la operación nacional; de la misma manera, se fortaleció el equipo que en Avianca hace la planeación a corto plazo, que está analizando lo que está pasando en tiempo real día tras día para poder tomar decisiones mucho más asertivas y correctas. Así mismo, decidimos priorizar nuestras líneas comerciales, es decir, los vuelos comerciales programados, relegando un poco el crecimiento nuestro en las líneas de chárter, que atienden ciertas regiones en donde el turismo es muy importante. Y, por último, también el 1° de septiembre retomamos los vuelos entre Madrid y Cali y Madrid y Medellín en los Boeing 787 de Avianca que habíamos operado durante varios meses con unos operadores europeos extranjeros. Esas medidas están mostrando unos resultados positivos en nuestros indicadores, todavía no son los deseados, pero es evidente en la mejora en el servicio y que también es evidente que tenemos que seguirlo mejorando. Y a partir de ese aprendizaje, el 28 de octubre, como lo mencionó el señor Director, vamos a ofrecerle a los colombianos un itinerario que consideramos más inteligente, más ajustado a la realidad operativa de Avianca y del país porque también tenemos que entender las herramientas con las que opera el sistema. Y para decirlo rápidamente, ese itinerario lo que va a hacer es mover las franjas de operación de conexión internacional de Avianca que son tal vez las que más picos de congestión generan en el aeropuerto El Dorado, a horarios más temprano, vamos a empezar a operar más temprano ciertas franjas que antes operaban un poco más tarde. Esos bancos de conexión tienen uno en la mañana, otro a medio día y otro en la tarde, esos horarios se van a mover unas horas antes para tratar de hacerlas en momento en que el aeropuerto El Dorado está más descongestionado, tiene los procesos más livianos y la experiencia del viajero puede ser mucho más fluida. Esto es una apuesta que está haciendo Avianca para tratar de utilizar mejor un bien que es muy escaso que es la infraestructura del aeropuerto El Dorado, al ser El Dorado el centro de operación de Avianca en este país, todas sus ventajas y sus desventajas se ven reflejadas en nuestra operación

y nosotros estamos siempre tratando de que ese flujo de conexión y de operación de Avianca en El Dorado sea mejor. Pero El Dorado, si bien ha mejorado bastante, tiene todavía inmensos retos de procesos y de diseño para que la experiencia del cliente sea mucho mejor.

Nosotros, señores Senadores, lo que vemos es que esta Comisión va a ser clave para los próximos años de este sector porque va a ser efectivamente la que va a legislar de la mejor manera y que va a diseñar cuál va a ser el marco normativo que vamos a seguir como sector para poder seguir creciendo. Como lo han dicho, aquí el reto es triplicarnos y eso no se hace haciendo las mismas cosas que estamos haciendo ahora ni repitiendo los errores del pasado, vamos a tener que legislar de una manera moderna e inteligente.

Es claro como se ha dicho acá, que necesitamos una autoridad aeronáutica más fuerte, con más recursos, con más tecnología, con más capacidades; también necesitamos más aeropuertos en Colombia 24 horas. Hoy en Colombia solamente tenemos 7 aeropuertos 24 horas y cuando la operación diaria comete algún tipo de problema, tiene algún tipo de problema, el final del día es muy complicado por no tener esa disponibilidad permanente de aeropuertos a los que podamos acudir los operadores aéreos. También tenemos que mejorar el diseño y la infraestructura aeronáutica que tenemos hoy en día, no solo El Dorado sino como lo decía Andrés, los aeropuertos regionales, esos aeropuertos regionales van a ser críticos para el crecimiento de este sector. Tenemos que tener mejores políticas tributarias para incentivar el turismo, hoy los turistas tienen inmensas opciones y la única manera en que los podemos atraer es teniendo una propuesta turística muy buena, pero también unos precios que le compitan a nuestros competidores internacionales.

Y, por último, algo que necesitamos son políticas, legislación que promueva la competitividad del sector porque este es un sector que la competitividad inmediatamente la traslada al servicio de sus usuarios, es un sector ferozmente competido y eso se refleja en el servicio que damos.

Quiero también resaltar algo que mencionaba Andrés y es que Colombia tiene toda la gama de aerolíneas que se pueden ofrecer en un país; en Colombia está Avianca que es la full service, así como Copa que tiene este modelo, también están aerolíneas con servicios intermedios, low cost, regionales, aerotaxis. Si ustedes revisan la manera de operar de otros países, la manera en que está distribuido el sector aéreo en esos países, van a encontrar que en Colombia hay una diversidad bien interesante. Aquí el reto está en que las regiones que solamente cubre Avianca, sean también atendidas por otras aerolíneas. El Director de la Aerocivil tiene una frase a la que yo siempre me he sumado, él dice que no hay nada que a él le guste menos que rutas atendidas por un solo operador

y yo les puedo asegurar que a Avianca le pasa lo mismo porque en esas rutas atendidas solamente por Avianca, la relación con las autoridades, con la comunidad se tensiona bastante y lo que siempre estamos invitando a las autoridades regionales a que hagan es que conjuntamente, hoteleros, agencias, autoridades, secretarías de turismo, aerolínea, busquemos mecanismos para atraer más flujo de aviones a esas zonas porque finalmente el crecimiento del sector beneficia no solo a Avianca, beneficia a todo el país.

Así mismo, y algo que nos parecía importante resaltar, es algo que se ha dicho acá bastante, pero este sector en Colombia ha dado unos pasos inmensos en el sentido de la seguridad, esto es un sector hiperregulado, Avianca está en auditorías todos los días del año, siempre hay una auditoría corriendo en Avianca, cada momento tenemos que renovar nuestras certificaciones así nuestros pilotos, así nuestros técnicos aeronáuticos, es un sector hiperregulado y es importante que ustedes tengan la certeza de que eso ocurre así, no un sector exento de errores, pero sí un sector que está más controlado que cualquier otro. El nivel de seguridad de este sector en Colombia ha avanzado inmensamente, como lo dice también la autoridad, lo dicen las demás aerolíneas, es un bien precioso, una cosa muy valiosa que Colombia ha logrado en su nivel de seguridad.

Esta aerolínea nació en diciembre 5 de 1919 en Barranquilla y ya le respondo rápidamente en un segundo el tema de Barranquilla, ya pues, depende de cómo lo vea, pero ya se lo explico. El próximo año, el sector aéreo colombiano va a cumplir 100 años, también la Fuerza Aérea, esto es un proceso que es llevado mucho tiempo en construcción y que es una joya para el país. Avianca creo yo que destaca ahí, además simboliza el empeño, la lucha del colombiano común y corriente. Esta es una empresa que se ha sobrepuesto a fusiones, que ha superado leyes de quiebra, huelgas ilegales y que también ha sido capaz de enfrentar a grandes competidores de todo el mundo aeronáutico en este país y creemos que eso es importante. Esto solamente lo hemos hecho porque tenemos la convicción de que nuestro único propósito es el usuario así a veces fallemos y somos conscientes de ello. Creemos que el pasado y el presente y sobre todo el futuro de Avianca están atados a la lealtad de nuestros clientes y para ello trabajamos y queremos estar a la altura de esas expectativas.

Un par de cosas que quería resaltar; primero, celebramos la puesta en escena, el inicio del experimento con la SIC, con la SIC facilita, creemos que es una herramienta que puede dar buenos beneficios y que puede fortalecer la relación que tenemos con el usuario; lo segundo que quería comentarle al Senador Serpa, pero veo que se ausentó, efectivamente los datos que él dio de las utilidades de Avianca son correctos, pero es importante señalar que Avianca es una

holding, tiene otros negocios, no solamente el de la Aerolínea, esas utilidades que se reportaron es por otro tipo de negocios que también tiene la compañía. Es importante que ustedes sepan que Avianca no solamente le apuesta a Colombia por ser Colombia un centro de cone... Senador Serpa discúlpeme, es que le estaba... sí totalmente... estaba aclarando el tema de las utilidades del año pasado durante la huelga. Efectivamente el dato que usted dio de utilidades de Avianca son correctos, pero es de Avianca Holdings, Avianca Holdings tiene varios negocios diferentes a la aerolínea y esas utilidades reportan es el ejercicio de toda la Holding. Nosotros en la proyección que hicimos, es que por el paro ilegal perdimos cerca de 200 millones de dólares, es la proyección que le reportamos al mercado, entonces solamente para tener esa claridad porque una cosa es el ejercicio de la aerolínea y otra cosa es el ejercicio de los demás negocios.

Estaba hablando también del tema de... bueno, perdí el hilo. Estaba hablando, bueno, voy a hablarle de Barranquilla, Presidente. Este movimiento del itinerario para operar más temprano va a tener ciertos efectos en algunos destinos, efectivamente la ruta Barranquilla-Miami sufrió un cambio de horario, de las 11 de la mañana a las 3:30 de la mañana, eso se debe a que el avión que va a hacer Miami-Barranquilla llega al aeropuerto de Barranquilla a las 9:30 de la noche y nosotros debemos sacar el avión después de media noche para no hacer doble asignación con esos pilotos. Nosotros lo que queremos y le hemos dicho a las autoridades barranquilleras es, primero, si ese vuelo no funciona, vamos a ser los primeros que lo vamos a mover, vamos a ser los primeros que lo vamos a replantear; pero segundo, también estamos viendo que ciudades como Barranquilla tienen que empezar a acostumbrarse al flujo 24 horas de este sector y a vivirlo. Este es un sector que opera sin parar, 24 horas; en Bogotá tenemos vuelos a México, a Lima temprano en la mañana, 4 de la mañana. Claramente, si ese vuelo no funciona lo vamos a mover y también creemos que hay ciertas opciones en el mercado, pero nunca lo hemos hecho para perjudicar a la ciudad de Barranquilla, ese no es nuestro propósito, estamos tratando de ser lo más eficientes posible con los recursos que tenemos dentro de las dinámicas del sector, si esto no funciona, vamos a ser los primeros que lo vamos a revisar y ese es el compromiso de Avianca y así se lo hemos dicho a la alcaldía, a los gremios y demás autoridades en el sector.

Y también quería compartirles que la única ruta nueva que va a abrir Avianca este año es la ruta de Corozal, porque vimos una oportunidad de operar de una manera mucho más inteligente esa zona del país, entre Montería y lo que es Corozal y Sincelejo, ese vuelo va a empezar a operar desde el 12 de octubre de este año, después de mucho trabajo con las autoridades locales. Y como se lo decía a las autoridades de la región, es importante

que desde ya las autoridades de Sucre, de toda la zona de influencia de esta región empiecen a pensar cómo se juntan para fortalecer la oferta turística y empresarial de la zona para que esta decisión de Avianca sea seguida por otras decisiones de otras aerolíneas y que no nos quedemos solamente en que ya porque llega el avión de Avianca es suficiente, hay que efectivamente mejorar la oferta, ver cómo hacemos que esa oferta de aerolíneas como lo dice Andrés, vea la demanda, vea las oportunidades y vayan a ese destino. Las aerolíneas generalmente vamos a donde hay mercado, donde hay oportunidades y también creo que es responsabilidad de todos crearla. Muchas gracias y discúlpenme por haberme extendido más allá de los 5 minutos señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted, doctor Felipe Gómez. De verdad que celebro que usted manifieste que de ninguna manera se trata de perjudicar al usuario, particularmente de Barranquilla, yo eso lo tengo claro, que ustedes no quieren perjudicar al usuario, ustedes lo que quieren es beneficiarse ustedes porque también tenemos claro cuánto es el costo de entrar a Miami a la 1:30 de la tarde y todo lo que tiene que ver con la operación y cuánto es el costo para ustedes como empresa entrar a Miami a las 6:30 de la mañana, ¿o no es así, que hay una diferencia en las tarifas para ustedes?

El Director de Relaciones de Avianca, doctor Felipe Gómez:

De hecho, es crecimiento lo que estamos haciendo, señor Presidente, porque vamos a aumentar también una frecuencia desde Bogotá, entonces no es necesariamente por un ahorro, es por un mejor uso del avión que tenemos para hacer esa ruta. Efectivamente en los aeropuertos hay unos horarios más congestionados que otros, pero no lo estamos haciendo como una medida de ahorro. Perdón, a las 6:30 de la mañana un aeropuerto de estos no es descongestionado.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Bueno, hay que creerle hasta cuando se demuestre lo contrario.

A ver, seguimos con el orden del día señor Secretario, y...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente estamos en el campo de proposiciones y varios en este momento...

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

No, el uso de la palabra al señor Superintendente de Puertos y Transporte o quien lo representa...le concedo el uso de la palabra al señor Superintendente delegado de Puertos y Transporte, para que exija las acciones de inspección, vigilancia y control que

realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales en la calidad de servicio de transporte aéreo y las tarifas de los tiquetes aéreos.

El Superintendente Delegado de Concesiones, doctor Álvaro Merchán:

Gracias señor Presidente. Un saludo a todos los presentes, a los honorables Senadores, a los compañeros del gobierno, los amigos de las aerolíneas y demás personas que nos acompañan. Voy a ser muy breve porque fue solo una pregunta que se hizo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, quiero extender un saludo en nombre del doctor Juan Esteban Gil, Superintendente General de Puertos y Transporte (e), que me delegó esta citación para que absolviera la pregunta y es oportuno, considero, para enriquecer el debate ya que nos preguntan específicamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte, qué acciones de inspección, vigilancia y control realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte a la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas aéreas comerciales a la calidad del servicio del transporte aéreo y a las tarifas de los tiquetes aéreos y aquí tenemos que entrar al campo de las competencias que están establecidas actualmente por parte de la legislación vigente y, por parte de los desarrollos jurisprudenciales que se han dado en el tema.

Y solo para aclarar y enriquecer el debate, como ya lo dije, conforme al Decreto 101 del 2000 que es quien establece las funciones y competencias de la Superintendencia de Puertos y Transporte y un fallo de definición de competencias emitido por el Consejo de Estado, definiendo competencias entre la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Superintendencia de Sociedades y Economía Solidaria, la Sentencia C-746 del 25 de septiembre del 2001, cuyo magistrado ponente fue el doctor Alberto Arango Mantilla en su momento, definió que la Superintendencia de Puertos y Transporte con relación a las aerolíneas, se circunscribía solo a los aspectos subjetivos ¿qué quiere decir esto?, que se circunscribe a la vigilancia, inspección y control de los aspectos administrativos, financieros y societarios. Es así como en la parte operativa, esta competencia la tiene exclusivamente la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil en virtud del Decreto 823 del 2017, que a su vez modificó el Decreto 260 del 2004, que establece la estructura y competencia de la Aeronáutica.

Y con relación a la segunda parte de la pregunta, en lo que tiene que ver con las tarifas de los tiquetes aéreos, también es competencia, en virtud del mismo Decreto, exclusiva de la Aeronáutica Civil. La Superintendencia de Puertos y Transporte, aunque recibe muchas quejas por razón de la prestación del servicio, o sea, de la parte objetiva en cuanto tiene que ver a las aerolíneas y a los tiquetes, no tiene competencia para actuar en este

campo y da traslado de estas quejas a la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil.

Lo que sí tiene que ver en estos momentos, según la legislación vigente, que puede cambiar en cualquier momento y máxime cuando se está discutiendo un régimen sancionatorio, lo que sí tiene que ver en este momento y se trató en el debate anterior sobre este mismo tema, es con el estado de la infraestructura aérea aeroportuaria concesionada, infraestructura aérea no concesionada a cargo de Aerocivil e infraestructura aérea a cargo de entes territoriales. En esto sí tenemos toda la competencia y la estamos ejerciendo realizando nuestras inspecciones rutinarias y cuando a bien lo tenga esta Comisión, presentaremos los informes correspondientes en cuanto al estado de la infraestructura aérea concesionada, no concesionada y a cargo de entes territoriales, a fin de que el servicio se preste en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad que es lo que merecen los colombianos. Era para esa precisión señor Presidente, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Muchas gracias a usted doctor Merchán. El doctor Serpa quería concluir con algo, tiene el uso de la palabra el doctor Serpa, pide un segundo, voy a ser amplio con usted, le voy a dar 50.

El honorable Senador Horacio José Serpa Moncada:

Presidente mire, yo creo que la mejor forma de disculparse es mejorando el servicio, doctor Felipe de verdad, y esto no es una cosa personal, ya lo decíamos hace unos minutos, doctor Salazar, doctor Franky, doctor Ostos, ¿sí?, lo que queremos realmente es que se le cumpla a la gente.

Yo entiendo el papel del doctor Uribe, a usted le toca estar pues del papel de las aerolíneas porque además lo financian las aerolíneas, pero realmente nosotros somos elegidos es por los ciudadanos ¿sí?, y hoy en día está fallando el servicio. Ha habido mejoras, sino, no estuviéramos movilizándolo más de 35 millones de colombianos, eso está clarísimo y se ha mejorado la infraestructura y se concesionaron unos aeropuertos y se ha hecho toda clase pues de ejercicios para que la situación cada vez mejor, pero en la calidad del servicio que fue en lo que yo me enfoqué, pues sí hay dificultades y yo creo Presidente que ahí y hablábamos ahora con el Viceministro, que sí hay que legislar sobre el tema. No abrir la puerta porque lo que usted dice también es cierto, no podemos llegar al extremo de perder competitividad, lo que se quiere es seguir creciendo en el mercado, pero sí hay que revisar algunos de los temas que nos preocupan; ejemplo, el de la exoneración, que si una aerolínea paga una compensación, entonces inmediatamente se cancela cualquier acto administrativo para sancionarla, me parece que ese punto, por ejemplo, se podría reevaluar. Y así muchísimos, muchísimos otros.

Entonces Presidente, yo creo que este fue un primer abrebocas de esta discusión tan grande que vamos a tener en estos cuatro años. Felicitarlo porque fíjese, son las tres y pico de la tarde, yo creo que el doctor Laverde puede dejar constancia de que hace mucho rato, no sé si antes había pasado que esta Comisión sesionara tanto tiempo, de verdad que lo felicito Presidente y tenemos que seguir trabajando y dando ejemplo para que la situación en este particular mejore. Muchas gracias Presidente.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted honorable Senador. Para el efecto, ya lo hemos considerado, la próxima sesión va a ser a las 6 de la mañana para que no tengamos ningún inconveniente en llegar...el honorable Senador Iván Agudelo que ya me ha dicho en varias oportunidades que la última vez y quiere ahora también 5 segundos, tiene 50 segundos Senador Agudelo y después el Senador Pedro Leonidas Gómez y termina el doctor Salazar, Director de la Aerocivil que quiere terminar aquí haciendo su última intervención. Tiene el uso de la palabra Senador Agudelo.

El honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias señor Presidente por su generosidad. No, yo creo que hoy fue un día sumamente fructífero para el país, pasamos en la mañana de navegar los mares, en la tarde a surcar los aires de Colombia. Yo estoy seguro, a todas las empresas que nadie viene a hacer empresa para quedar mal, a los empresarios hay que hacerles un reconocimiento, yo sé que hacer empresa en Colombia es muy difícil, pero lo decía el Senador Serpa, hombre claro que se tiene que mejorar. Mire, yo pongo un ejemplo, yo le digo a los jóvenes “jóvenes no duerman mucho” porque nos dicen que el día tiene 24 horas, nos dicen que hay que dormir 8 horas al día, o sea, que estamos durmiendo la tercera parte del día; pero somos 7.500 millones de seres humanos, si usted duerme una hora más al día, ya dio la ventaja a 7.500 millones de horas.

Miren, yo no quiero personalizarlo con una empresa, Satena, yo soy de los que más quiero querer a Satena porque me encantaría poder desplazarme de Medellín que me queda a 10 minutos de la oficina a Bogotá, no pude y es la empresa que todos tenemos en el corazón, nuestra Satena. Y también cuando uno se iba los jueves al medio día, también quedaba mal. Entonces lo que queremos es realmente obviamente hacerle un reconocimiento, pero tampoco nos hagamos las víctimas porque de eso no se trata. Yo ya voy para un aeropuerto, no se trata de que nos hagamos las víctimas porque pareciera que todo está muy bien señor Director, usted va a terminar y yo sí quiero que usted le diga al país si es que está tan bien, entonces perdimos el tiempo Senador Serpa, entonces qué pena con el país porque este debate,

pobrecitos, Avianca, no, le reconozco, claro que sí, indudablemente, pero que también ha habido fallas en el servicio, las ha habido, no nos vengan a decir aquí...y las cifras también las revisamos, como usted lo dice Presidente, usted toca un punto fundamental. Y con todo el respeto con los directores de relaciones públicas y todo eso, yo sí quisiera que a estos debates, no es nada personal ni lo conozco a usted mi doctor, pero sí que vengan las personas, hombre, de un nivel sumamente importante, hasta de decisión y de compromiso, porque con todo respeto mi doctor, yo sé que usted va a ir a contar cómo le fue en el debate, me imagino que tiene que presentar un informe de cómo le fue en el debate, y yo creo que sería importante que vengan también otras personas a unos niveles de compromiso. Mire que aquí estamos abiertos, abiertos a ser lo mejor para Colombia, no como usuario, yo aquí no estoy diciendo que a mí me ha ido mal en uno que otro viaje, no, es para los colombianos.

Termino, les reconozco a los empresarios que vienen a hacer empresa en Colombia. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted Senador Agudelo. Tiene el uso de la palabra el honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Gracias, quería antes que nada compartirles un honor y una gran alegría, que fue el motivo por el cual me ausenté un rato de este debate y es que estaba tomando posesión como el primer hombre que hace parte de la Comisión de la Mujer y de la Equidad de Género. De manera que eso me produce a mí un gran honor, espero darle la altura porque eso está compuesto por unas lideresas de auténtica talla y ya estamos haciendo toda una planeación y creo que así como la Comisión Sexta se ha propuesto ser la mejor del Senado de la República, la Comisión Especial de la Mujer va a hacer historia, y eso para mí representa un gran orgullo, quería compartírselo con ustedes.

Y no quiero dejar pasar desapercibido que este debate del día de hoy es la continuación de un debate que tuvimos que suspender en protesta porque los altos directivos de Avianca no se hicieron presentes hace 15 días, faltándole al respeto al Senado de la República. Y en ese sentido, exalto que el señor Vicepresidente de Transporte, el señor Vicepresidente... Viceministro de Turismo y el Director de la Aeronáutica Civil, hayan acudido a atender nuestros reclamos. Es que nosotros interpretamos el sentimiento ciudadano, la indignación, por decirlo de alguna manera, nosotros somos los amortiguadores que están evitando que esto se convierta en algo peor.

Avianca, aprovechando la libertad de tarifas, eso que se llaman los cielos abiertos y aprovechando la libertad de tarifas, está cometiendo unos abusos que van hacia la tiranía. No hay derecho que cuando un pasajero llegue unas horas antes al aeropuerto y hay un vuelo que va a salir antes y él no tiene maletas y va y dice "hombre, ustedes me pueden llevar antes", y le dicen "sí, pero le ponemos una multa equivalente más o menos al tiquete". Y ahora que ya ha salido una resolución que hay que presentarse con dos horas de anticipación en vuelos nacionales y con 3 vuelos internacionales, yo no sé si eso fue autorizado por la Aeronáutica Civil, pero pónganle precio a las 2 horas, hablemos de lo nacional, que hay que estar antes y al promedio normal que hay que esperar que son 2 horas después, 4 horas para volar media hora. Yo desde Bucaramanga hasta acá me gasto, depende del avión, pongámosle 45 minutos, pero tengo que esperar 4 horas en promedio.

Si nosotros valorizamos eso, ustedes nos están haciendo un gran daño a los empresarios y a todos los ciudadanos colombianos, están afectando la economía del país. No hay derecho de que Avianca, en vez de ser solidaria, porque pudiera serlo, con las tragedias de la naturaleza como pasó con la incomunicación con Villavicencio, entonces se derrumba la carretera y Avianca en vez de poner un puente aéreo y compensar sus utilidades por volumen, lo que hace es que un pasaje que estaba en pesos más, pesos menos, en 350.000, lo sube a millón doscientos o a más, eso es sencillamente aprovecharse de la desgracia; y luego lo bajaron, y luego lo volvieron a bajar como a 750.000. Han debido hacer lo contrario, si el tiquete a Villavicencio valía 350.000, en solidaridad por la tragedia de la naturaleza, han debido ponerlo a 200.000 y compensar por la economía de escala. Eso indigna a los colombianos porque es que por esa carretera y ese flujo de la economía de Villavicencio está dependiendo ahora de una empresa que tiene el monopolio prácticamente de la aviación que es Avianca.

Yo pienso que nosotros debemos contemplar la libertad de empresa, pero la competencia sí debe ser controlada. Debe haber una franja de precios entre los cuales no se puedan bajar ni subir, esa es una experiencia que nosotros ya vivimos porque en las condiciones de monopolio que tiene Avianca ya con un 52% de la operación nacional, sencillamente se lleva y arrodilla a las otras aerolíneas y les impone unas tarifas con las cuales incluso los puede inducir a la quiebra o los puede desmotivar o puede desmotivar el ingreso de otras aerolíneas.

Creo que nosotros, para que haya verdaderos cielos abiertos en las condiciones de monopolio que vive Colombia, no debe haber libertad de precios sino una libertad controlada dentro de una franja, yo propongo que se tenga eso en cuenta porque nos está afectando, señor Viceministro,

nos está afectando el turismo, la hotelería ha caído enormemente, ha caído toda la economía del país porque un señor Efromovich no supo escuchar al sindicato de pilotos antes de la huelga, antes de la huelga, y fue uno de los motivos por los cuales los pilotos fueron a la huelga, estaban diciendo que se necesitaban 500 pilotos como mínimo más, y la respuesta de Efromovich fue que expulsó a más de 100 y los ha venido reemplazando no con el mismo número, es decir, el déficit de pilotos que hay es real, es real, y la fatiga con que están trabajando los pilotos es real. Nosotros tenemos que ponerle a esto antena a tierra y no pensar con las ganas, no idealizar las cosas.

De manera que, señor Viceministro de Transporte, señor Viceministro de Turismo, señor Director de la Aeronáutica Civil, ayúdenos a defender a los colombianos, nosotros los necesitamos a ustedes. Vea, la Comisión Sexta quiere hacer equipo con ustedes, pero nosotros tenemos aquí una aerolínea con una posición dominante haciendo lo que se le da la gana y eso tiene indignados a los ciudadanos y yo se lo expreso de esa manera vehemente porque esa es la manera con que lo recibo por lo menos 3 o 4 veces en la semana porque el trabajo del Senado nos obliga a estar viajando y en contacto directo con los ciudadanos.

Quiero que ustedes sepan, en sus oficinas, en sus curubitos, que la gente está indignada y que Avianca no se debe hacer temer, Avianca se debiera hacer querer. Nosotros ya sabemos que Avianca de colombiana no tiene nada, que la perdimos como Avianca, pero no nos incumbe, sea extranjera o fuera colombiana, lo que queremos es que preste un buen servicio y que no se aproveche de cosas como lo que le pasó con la vía al Llano.

De manera que quede constancia de que esta es la continuación de un debate en donde la primera citación no vino el Presidente de Avianca y en esta segunda citación tampoco vino, como dice el Senador Iván. Nosotros queríamos que aquí estuviera la cabeza principal de Avianca en Colombia y este es un irrespeto reiterado, es la segunda vez que le faltan al respeto al Senado de la República, normalmente esas cosas no pasan desapercibidas en este país y tienen que tener consecuencias. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Gracias a usted honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez. Recuerde que el doctor Rincón se encuentra en el olimpo. Señor Superintendente de Industria y Comercio no se hizo presente, delegó al Vicepresi... ¿el doctor es el delegado del Superintendente de Industria y Turismo?

El Superintendente Delegado para Asuntos Jurisdiccionales, doctor Jorge Mario Olarte Collazos:

Sí señor Presidente.

Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Bueno, aquí en este cuestionario es la última pregunta que hay para que culmine el doctor Salazar.

Explique las acciones de inspección, vigilancia y control que realiza la Superintendencia de Industria y Comercio a las tarifas de los tiquetes aéreos y la prestación del servicio de las aerolíneas y las empresas de servicios aéreos comerciales.

Sí, ustedes nos contestaron eso a través de un correo electrónico que nosotros recibimos, pero de todas formas queremos que en 5 minutos nos haga una ampliación de la respuesta.

El Superintendente Delegado para Asuntos Jurisdiccionales, doctor Jorge Mario Olarte Collazos:

Cinco minutos es suficiente. Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias a los honorables Senadores y un saludo muy especial; un saludo también muy especial para los Viceministros y para el Director de la Aerocivil.

Toco dos temas rápidamente, uno, referente a la pregunta y, en efecto, de acuerdo al Decreto 4886 de 2011, la Superintendencia de Industria y Comercio no tiene ninguna función de inspección, vigilancia o control sobre las aerolíneas ni sobre cualquier persona que preste servicios de transporte aéreo.

No obstante, sí tenemos una función muy especial, muy importante que es una función jurisdiccional y básicamente esa función jurisdiccional consiste en actuar como jueces de la República, actuar como jueces de la República a efectos de dirimir conflictos en unas materias muy específicas; una de ellas es las acciones de protección al consumidor, entonces cualquier consumidor que tenga un conflicto con un productor o proveedor puede iniciar una acción judicial y esa acción judicial la puede iniciar o ante los jueces civiles o ante la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de las funciones que yo les menciono, las funciones jurisdiccionales.

Y simplemente para ilustrar qué hemos hecho en los últimos años en esas funciones jurisdiccionales y concretamente en el sector aeronáutico. Hemos recibido 4.347 demandas en los últimos 3 años y de esas, apenas nos quedan en el momento 470 demandas. Lo que nos estamos demorando en un proceso que es un proceso, les insisto, de naturaleza judicial, en virtud del cual un consumidor tiene un conflicto con un proveedor que podría ser una aerolínea, nos estamos demorando en promedio 6 meses en resolver esos conflictos.

Pero no me quiero detener en eso, me quiero detener en un punto más importante ya que usted me dio unos minutos y es el tema de SIC FACILITA a propósito de la noticia a la que usted hizo referencia anteriormente. SIC FACILITA es un proyecto que consiste en un portal web que creamos en el 2015 y básicamente es la posibilidad de que consumidores y productores o proveedores

tengan la posibilidad de solucionar sus conflictos directamente y directamente ¿cómo?, a través de un aplicativo web o un portal web. Ese aplicativo SIC FACILITA ha tenido unos resultados muy importantes en los últimos años y lo que hicimos de manera mancomunada con la Aeronáutica Civil fue trabajar en los últimos meses a efectos de que ese proyecto, ese portal de SIC FACILITA pueda ser utilizado también por los consumidores de servicios de transporte aéreo y por las aerolíneas, de tal forma que se es el proyecto que se lanzó el día de hoy, esperamos que tenga los mismos resultados positivos que ha tenido en otros sectores con los consumidores.

Y muy importante, me sirve para aclarar este tema, es, ese proyecto no implica que la Superintendencia de Industria y Comercio haya asumido funciones de inspección, vigilancia o control sobre las aerolíneas, sino que estamos facilitando el portal, facilitando el SIC FACILITA para que sea también utilizado por los consumidores de servicios de transporte aéreo y, por supuesto, con las aerolíneas.

El proyecto es muy importante y tiene un componente además a resaltar y es que a SIC FACILITA se llega voluntariamente y las aerolíneas han tenido una actitud muy positiva frente al proyecto, las aerolíneas que operan vuelos nacionales en Colombia, todas se vincularon a SIC FACILITA que se lanzará el 1° de octubre y así mismo, pues esperamos que sea masivo el ingreso de los consumidores para que puedan, insisto, consumidores y proveedores de estos servicios, solucionar directamente esos conflictos y que esto no termine o en una investigación administrativa o eventualmente en un proceso judicial.

Esos dos puntos eran los que yo quería tocar señor Presidente y le agradezco mucho la palabra.

El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

Le agradezco a usted y si es posible, en unas próximas intervenciones, para efectos de que no se preste a confusiones, dado que *consumidores* y *productores* está ligado a otra actividad, de pronto sería mejor *usuarios* y *prestadores del servicio* porque consumidores y productores puede estar ligado de eso que está en boom ahora del consumo mínimo. Tiene el uso de la palabra el doctor Salazar, Director de la Aeronáutica Civil.

El Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Juan Carlos Salazar Gómez:

Señor Presidente muchas gracias, honorables Senadoras, Senadores, simplemente es expresar el agradecimiento de la Aeronáutica Civil por la importancia que le dan a la Aeronáutica Civil, al rol tan crítico que tiene este sector en la economía

colombiana. Tengan la plena seguridad de que la Aeronáutica Civil es una entidad técnica que está trabajando todos los días por mejorar y seguiremos trabajando todos los días por mejorar. Hay mujeres y hombres colombianos, funcionarios públicos muy competentes y cada día esperamos responder más a las expectativas y trabajar muy de la mano, señor Presidente, con la Comisión Sexta del Senado, en este sector que es tan técnico y tan estandarizado mundialmente, es importante trabajar de la mano con ustedes para que de esa manera todos, el Congreso de la República, el Gobierno nacional y la Industria pues realmente aportemos al crecimiento y al mejoramiento de estos servicios. Muchas gracias señor Presidente.

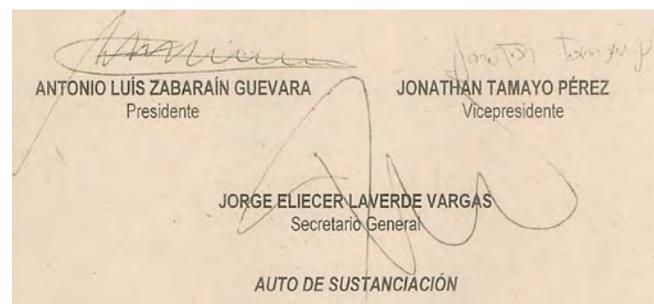
El Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara:

A usted señor Director muchas gracias. Continúe con el orden del día señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Agotado el orden del día señor Presidente.

Agotado el orden del día, y siendo las tres y treinta y un minutos de la tarde (3:31 p. m.), el Señor Presidente, honorable Senador Antonio Luis Zabaraín Guevara, levanta la sesión y la convoca para el día martes 18 de septiembre, en la ciudad de Villavicencio.



AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobada el Acta número 07, de la Sesión del día 12 de septiembre de 2018, que consta de 73 folios.

De acuerdo a la Ley del Reglamento, se firma el anterior auto, a los dos (2) días del mes de abril de 2019.

