



**RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO  
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2018 - 2022**

**Lugar: Salón Virtual Plataforma G-suite**

Legislatura del 20 de julio de 2020 al 20 de junio de 2021

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al 16 de diciembre de 2020)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

Con fundamento en la **Resolución No. 0777 del 2020 del 6 de abril de 2020**, expedida por la Mesa Directiva de la Corporación “*Por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaración de una emergencia sanitaria, que signifique grave riesgo para la salud o la vida y por tanto impiden la participación física de los congresistas, funcionarios y trabajadores*”; adicionada por la **Resolución No. 1125 del 17 de julio de 2020**, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente para desarrollar el siguiente Orden del Día:

**ORDEN DEL DÍA**

**Para la Sesión Virtual del día miércoles 19 de agosto de 2020**

**Hora: 9:00 A.M.**

**I.**

Llamado a lista y verificación del quórum

**II.**

**Citación a Servidores Públicos**

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la ley 5ª. de 1992 y en desarrollo de:

Por parte de la Mesa Directiva de la Comisión, ha sido invitado el señor **Ministro de Salud y Protección Social, Dr. FERNANDO RUÍZ GÓMEZ**, en atención al importante rol que cumple esa Cartera para el adecuado manejo de la Pandemia COVID 19, en todos los sectores de la economía nacional.



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

**PROPOSICIÓN No. 007**

**-Aprobada-**

**(5 de Agosto de 2020)**

**Presentada por los HH. RR. OSWALDO ARCOS BENAVIDES, ESTEBAN QUINTERO CARDONA, CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN Y MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER.**

Cítese a la señora Ministra de Transporte, **Dra. ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**; al Superintendente de Transporte, **Dr. CAMILO PABÓN ALMANZA**, al Director General de la Aeronáutica Civil, **Dr. JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ**, y al Secretario Técnico del Centro de Logística y Transporte, **Dr. JOHN JAIRO CORREA**, para que en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva, en el marco de sus competencias, expongan la situación actual del sector y expliquen en detalle las medidas y acciones implementadas por el Gobierno Nacional para mitigar los efectos negativos generados por la Pandemia COVID -19, en la industria de la aviación en Colombia, para lo cual se anexa cuestionario.

Invítese al Gerente IATA para Colombia, **Dr. ANDRÉS URIBE** y a los Representantes Legales de las diferentes aerolíneas que operan en el país.

Asimismo, invítese al Procurador General de la Nación, **Dr. FERNANDO CARRILLO FLÓREZ** y al Contralor General de la República, **Dr. CARLOS FELIPE CÓRDOBA**

### **CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE**

1. ¿Cómo se ha dado el proceso de reactivación de las obras de infraestructura en el país? ¿Qué obras no han podido reactivarse y por qué?
2. ¿Cuáles son los proyectos que viene ejecutando el Ministerio de Transporte en el departamento del Valle del Cauca? ¿Qué proyectos ejecutará el Ministerio de Transporte en el Valle del Cauca en lo que resta del año 2020?

### **CUESTIONARIO PARA LA AEROCIVIL**

1. ¿Qué proyectos de inversión viene ejecutando la AEROCIVIL en el departamento del Valle del Cauca?
2. ¿Qué planes tiene la AEROCIVIL para la reactivación del sector aéreo en Colombia?



## **CUESTIONARIO PRESENTADO POR LA H.R. MARTHA VILLALBA HODWALKER**

### **CUESTIONARIO PARA LA MINISTRA DE TRANSPORTE, DOCTORA ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ.**

1. Por qué el gobierno nacional le dio algunas competencias frente al sector aéreo a los Alcaldes y Gobernadores en lo que se refiere a la reactivación de la operación y pruebas piloto?
2. Cómo se ha preparado y/o acompañado a los entes territoriales para asumir una competencia frente al sector aéreo?. Precisar competencia.
3. De qué Alcaldías han recibido solicitudes para la realización de pilotos y específicamente en qué rutas?
4. Cuántas y cuáles de esas solicitudes han sido aprobadas?  
Cuál es la metodología para la evaluación de las solicitudes?. Qué elementos se tienen en cuenta?
5. Cómo se cruzan estas solicitudes de rutas con la red de conectividad aérea existente en el país previo a la pandemia?
6. En qué momento del proceso de aprobación de la solicitud de una prueba piloto se hace una articulación con la aerolínea?
7. De las rutas para realizar pilotos consultadas a las aerolíneas cuántas y cuáles han sido consideradas viables operacional y/o financieramente por los operadores aéreos?
8. Qué viajeros están autorizados para movilizarse en los vuelos pilotos?
9. Se permite la movilización de turistas en estos vuelos piloto?
10. Cuál es la duración de los vuelos piloto?
11. Para la reactivación de la aviación internacional la Aerocivil ha hablado de corredores sanitarios seguros entre países. ¿Qué países a la fecha están incluidos y definidos como parte de esos corredores bioseguros?
12. Qué criterios se utilizan para definir esos corredores sanitarios seguros?
13. Con qué otros países se está revisando y/o trabajando en definir un corredor sanitario seguro?
14. Cuáles son los tiempos contemplados por el Ministerio para definir estos corredores sanitarios adicionales que actualmente se están revisando y/o trabajando?
15. La Ministra de Transporte ha informado que la fecha para el reinicio del transporte aéreo de pasajeros en municipios de poca y baja afectación para vuelos domésticos es 1 de agosto ¿Este reinicio de operación tiene que surtir el trámite de solicitud de las Alcaldía y autorización del Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Aeronáutica Civil?
16. Con cuánta anticipación se informa a las aerolíneas de la prolongación de la suspensión del transporte aéreo para que modifiquen las fechas de sus itinerarios y reduzcan la afectación al pasajero?
17. Cómo se ha realizado la coordinación entre Ministerio de Transporte, Aerocivil y Superintendencia de Transporte para reducir la afectación al pasajero que compra tiquetes,



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

y no los puede usar en las fechas previstas ante las diferentes extensiones de los plazos de la suspensión del transporte aéreo y el cierre de fronteras?

**18.** Qué líneas de crédito o ayuda financiera creadas para grandes empresas son susceptibles de qué cobijen a las compañías del sector aéreo?

**19.** Cuántas compañías han hecho uso de esas líneas de crédito o ayuda financiera?. Cuáles son los montos que han usado las aerolíneas?

**20.** Por qué el gobierno nacional ha solicitado a las compañías aéreas que como requisito para optar por ayuda financiera directa por parte del gobierno nacional deben entrar en alguna figura de leyes de insolvencia como el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos o la Ley 116 de 2006?

**21.** Qué compañías aéreas que operan en el país se encuentran en Capítulo 11 o en la Ley 116? Desde qué fecha se acogieron a estos procesos de reorganización empresarial?

**22.** A la fecha cuántos recursos ha dado el gobierno nacional como ayuda directa a las aerolíneas que entraron en algún esquema de reorganización empresarial ya sea en el Capítulo 11 de Estados Unidos o la Ley 116?

**23.** Cuáles son las proyecciones del comportamiento de la demanda de pasajeros domésticos e internacionales que está utilizando el gobierno nacional para lo que resta de 2020?

**24.** Cuáles son las proyecciones del comportamiento de la demanda de pasajeros domésticos e internacionales que está utilizando el gobierno nacional para 2021?

**25.** Existe algún plan por parte del gobierno nacional para la protección del empleo de la industria aérea teniendo en cuenta que es de los pocos sectores que no han recibido ingresos como parte de la actividad de transporte de pasajeros en los últimos cuatro meses?

**26.** Teniendo en cuenta que las proyecciones para la recuperación del sector aéreo son de 3 a 4 años ¿cuáles son las definiciones en materia de política pública que está empezando a estudiar el gobierno nacional para recuperar el sector y hacerlo competitivo?

### **CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DE LA AEROCIVIL, DOCTOR JUAN CARLOS SALAZAR GÓMEZ.**

**1.** Cuáles son las fases definidas en el plan de la Aerocivil para el reinicio de operaciones aéreas?

**2.** Qué indicadores se tienen en cuenta para definir cuándo empieza y termina cada fase establecida en este plan de reactivación?

**3.** Recientemente la Aerocivil realizó una presentación donde afirma que para la operación internacional se tiene previsto que en septiembre de 2020 se ejecutarán planes pilotos de los corredores sanitarios seguros, en octubre habilitará los pasajeros en conexión y en noviembre se dará la reapertura de vuelos de turismo y visitantes. Es este el cronograma oficial o todavía está en análisis?

**4.** Si el cronograma se encuentra actualmente en análisis ¿En qué momento tiene la AEROCIVIL previsto un cronograma final?



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

- 5.** Cómo es el proceso de información a las aerolíneas sobre las posibles fechas de reapertura para que las compañías realicen la preparación de sus operaciones?
- 6.** Qué decisiones de flexibilidad en los tiquetes aéreos han tomado las aerolíneas para reducir la afectación a los pasajeros que compran tiquetes y no los pueden usar en las fechas prevista dado las diferentes extensiones de los plazos de suspensión del transporte aéreo y el cierre de fronteras?
- 7.** Cuánto es el tiempo promedio requerido por una aerolínea grande, mediana y pequeña para poder realizar todos los procesos necesarios para reiniciar su operación?
- 8.** Cuánto es el tiempo promedio que requiere una aerolínea para realizar la venta de tickets antes del inicio de la operación?
- 9.** Qué pasa si un municipio que solicitó realizar un piloto no está considerado en los aeropuertos definidos en la primera fase del plan de la Aerocivil? ¿Qué posibilidades tiene de ser aprobada esa solicitud?. Si es aprobada la solicitud qué pasa con esa ruta una vez se inicie la primera fase de la reactivación donde su aeropuerto no está contemplado, la ruta continúa o se suspende?
- 10.** Para la AEROCIVIL, cuál es el la dimensión de la operación aérea de Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali y Bucaramanga?
- 11.** En el decreto 1076 de 2020 se establece que la actividad de transporte aéreo queda autorizada para los municipios sin afectación o con baja afectación ¿Cuáles son esos municipios con terminal aérea que están incluidos en esta clasificación?
- 12.** Cuáles son las rutas comerciales que previo a la pandemia estaban siendo operadas por aerolíneas entre municipios sin afectación o con baja afectación? ¿Y específicamente que aerolíneas operaban estas rutas?
- 13.** De estos municipios sin afectación o con baja afectación que cuentan con terminal aérea ¿cuáles están incluidos en la primera fase de reactivación definida por la Aeronáutica Civil?
- 14.** Si un municipio sin afectación o con baja afectación no está incluido en la primera fase de aeropuertos a reactivar de la Aerocivil con el decreto 1076 estaría habilitado para iniciar su operación?
- 15.** Qué rutas nacionales han sido aprobadas para el reinicio de la operación doméstica y a partir de qué fecha? Establecer la ruta y el o los operadores aéreos de la misma.
- 16.** Qué rutas internacionales han sido aprobadas para el reinicio de la operación internacional y a partir de qué fecha? Establecer la ruta y el o los operadores aéreos de la misma.
- 17.** Según datos de la IATA la probabilidad de que un pasajero se contagie de Covid-19 en un avión es del 0,013%. Es decir la probabilidad de no contagiarse de Covid-19 en un avión es de 99.987% de no resultar contagiado ¿Cuáles son los sistemas de un avión que permite que estos sean los niveles de posibilidad de contagio?
- 18.** Cuál es el nivel de trazabilidad de pasajeros que se puede tener en un vuelo para identificar posibles contactos de un caso positivo de Covid-19?



**CUESTIONARIO DE ADITIVO, PRESENTADO POR LA H.R. MARTHA VILLALBA HODWALKER.**

**CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL, DOCTOR FERNANDO RUIZ GÓMEZ.**

1. Cuándo se aprobaron los protocolos de bioseguridad para la operación aérea doméstica?
2. Cuánto duró el análisis, elaboración y aprobación de los protocolos de bioseguridad para la operación aérea doméstica?
3. Qué estudios o referencias técnicas se utilizaron para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea doméstica?
4. Qué experiencias internacionales se utilizaron como referencia para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea doméstica?
5. Si los protocolos de bioseguridad ya se encuentran aprobados, por qué no se ha iniciado la reactivación del sector? ¿De qué variables depende la reactivación?
6. Hace cuánto tiempo se está trabajando en el protocolo de bioseguridad para la operación aérea internacional?
7. Cuándo se tiene prevista la aprobación del protocolo de bioseguridad para la operación aérea Internacional?
8. Qué estudios o referencias técnicas se utilizaron para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea internacional?
9. Qué experiencias internacionales se utilizaron como referencia para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea internacional?
10. Recientemente Michael Ryan, director para situaciones de emergencia de la OMS, declaró frente a los cierres de frontera: “Mantener las fronteras internacionales cerradas no es necesariamente una estrategia viable...Es muy difícil contar con una política que convenga a todos. Si soy una pequeña nación sin casos de covid-19, un solo caso (importado) puede significar un desastre. En un país donde la incidencia de la enfermedad es importante, cerrar las fronteras puede no significar una diferencia.” Teniendo en cuenta esta opinión de la OMS ¿por qué no se reabre el sector aéreo en Colombia si el país está en el puesto 13 de países con más casos reportados por Covid-19 según el Coronavirus Resource Center de John Hopkins University?
11. Cuál es la evidencia científica que según el Ministerio de Salud demuestra que el sector aéreo puede incrementar el contagio?
12. Cuántos vuelos humanitarios se han realizado en Colombia y cuántos pasajeros han resultados contagiados dentro de esos vuelos?
13. Según datos de la IATA la probabilidad de que un pasajero se contagie de Covid-19 en un avión es del 0,013%. Es decir la probabilidad de no contagiarse de Covid-19 en un avión es de 99.987% de no resultar contagiado. Esto sustentado en la tecnología y características de las aeronaves y algunos estudios de contagio en la aviación realizados durante la pandemia ¿Por qué el Ministerio de Salud considera que todavía el sector aéreo no debe reiniciar operaciones?



## **CUESTIONARIOS ADITIVOS**

**PRESENTADOS POR EL H.R. OSWALDO ARCOS BENAVIDES**

### **MINISTERIO TRANSPORTE**

1. ¿Por qué el gobierno nacional le dio algunas competencias frente al sector aéreo a los Alcaldes y Gobernadores en lo que se refiere a la reactivación de la operación y pruebas piloto?
2. ¿Cómo se ha preparado y/o acompañado a los entes territoriales para asumir una competencia frente al sector aéreo que nunca ha sido suya?
3. ¿De qué Alcaldías han recibido solicitudes para la realización de pilotos y específicamente en qué rutas?
4. ¿Cuántas y cuáles de esas solicitudes han sido aprobadas?
5. ¿Cuál es la metodología para la evaluación de las solicitudes? ¿Se realiza un análisis en términos de salud, condiciones operacionales y comerciales, de tráfico de pasajeros? ¿Qué otros elementos se tienen en cuenta?
6. ¿Cómo se cruzan estas solicitudes de rutas con la red de conectividad aérea existente en el país previo a la pandemia?
7. ¿En qué momento del proceso de aprobación de la solicitud de una prueba piloto se hace una articulación con la aerolínea?
8. ¿De las rutas para realizar pilotos consultadas a las aerolíneas cuántas y cuáles han sido consideradas viables operacional y/o financieramente por los operadores aéreos?
9. ¿Si las conversaciones con Bogotá para la realización de pilotos iniciarán el 15 de agosto, como ha informado la Ministra de Transporte por medios de comunicación, cuál sería el cronograma de trabajo para iniciar la operación internacional el 1 de septiembre como lo anunció el gobierno nacional?
10. ¿Qué actividades ha desarrollado el ministerio con las alcaldías para coordinar el inicio de operaciones?
11. ¿Qué viajeros están autorizados para movilizarse en los vuelos pilotos?



12. ¿Se permite la movilización de turistas en estos vuelos piloto?
13. ¿Cuál es la duración de los vuelos piloto?
14. Para la reactivación de la aviación internacional la Aerocivil ha hablado de corredores sanitarios seguros entre países. ¿Qué países a la fecha están incluidos y definidos como parte de esos corredores bioseguros?
15. ¿Qué criterios se utilizan para definir esos corredores sanitarios seguros?
16. ¿Con qué otros países se están revisando y/o trabajando en definir un corredor sanitario seguro?
17. ¿Cuáles son los tiempos contemplados por el Ministerio para definir estos corredores sanitarios adicionales que actualmente se están revisando y/o trabajando?
18. La Ministra de Transporte ha informado que la fecha para el reinicio del transporte aéreo de pasajeros en municipios de poca y baja afectación para vuelos domésticos es 1 de agosto ¿Este reinicio de operación tiene que surtir el trámite de solicitud de las Alcaldía y autorización del Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Aeronáutica Civil?
19. ¿Con cuánta anticipación se informa a las aerolíneas de la prolongación de la suspensión del transporte aéreo para que modifiquen las fechas de sus itinerarios y reduzcan la afectación al pasajero?
20. ¿Cómo se ha realizado la coordinación entre Mintransporte, Aerocivil y Superintendencia de Transporte para reducir la afectación al pasajero que compra tiquetes, y no los puede usar en las fechas previstas ante las diferentes extensiones de los plazos de la suspensión del transporte aéreo y el cierre de fronteras?
21. ¿Qué líneas de crédito o ayuda financiera creadas para grandes empresas son susceptibles de qué cobijen a las compañías del sector aéreo?
22. ¿Cuántas compañías han hecho uso de esas líneas de crédito o ayuda financiera?  
¿Cuáles son los montos que han usado las aerolíneas?
23. ¿Por qué el gobierno nacional ha solicitado a las compañías aéreas que como requisito para optar por ayuda financiera directa por parte del gobierno nacional deben entrar en alguna figura de leyes de insolvencia como el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos o la Ley 116 de 2006?
24. ¿Qué compañías aéreas que operan en el país se encuentran en Capítulo 11 o en la Ley 116? ¿Desde qué fecha se acogieron a estos procesos de reorganización empresarial?



25. ¿A la fecha cuántos recursos ha dado el gobierno nacional como ayuda directa a las aerolíneas que entraron en algún esquema de reorganización empresarial ya sea en el Capítulo 11 de Estados Unidos o la Ley 116?
26. ¿Cuáles son las proyecciones del comportamiento de la demanda de pasajeros domésticos e internacionales que está utilizando el gobierno nacional para lo que resta de 2020?
27. ¿Cuáles son las proyecciones del comportamiento de la demanda de pasajeros domésticos e internacionales que está utilizando el gobierno nacional para 2021?
28. ¿Cómo se espera que las compañías mantengan los niveles de empleo previos a la pandemia con esas proyecciones de la demanda de pasajeros? ¿Existe algún plan por parte del gobierno nacional para la protección del empleo de la industria aérea teniendo en cuenta que es de los pocos sectores que no han recibido ingresos como parte de la actividad de transporte de pasajeros en los últimos cuatro meses?
29. Teniendo en cuenta que las proyecciones para la recuperación del sector aéreo son de 3 a 4 años ¿cuáles son las definiciones en materia de política pública que está empezando a estudiar el gobierno nacional para recuperar el sector y hacerlo competitivo?
30. ¿Cuál es la política del Gobierno para los altos costos que pagan las aerolíneas a los concesionarios? ¿se van revisar estos contratos para darle sostenibilidad al sector?

## **AEROCIVIL**

1. ¿Cuáles son las fases definidas en el plan de la Aerocivil para el reinicio de operaciones aéreas?
2. ¿Qué indicadores se tienen en cuenta para definir cuándo empieza y termina cada fase establecida en este plan de reactivación?
3. ¿Cómo se definieron las cantidades de slots sanitarios por hora en cada aeropuerto, qué indicadores y/o metodología fue utilizada?
4. Recientemente la Aerocivil realizó una presentación donde afirma que para la operación internacional se tiene previsto que en septiembre de 2020 se ejecutarán planes pilotos de los corredores sanitarios seguros, en octubre habilitará los pasajeros en conexión y en noviembre se dará la reapertura de vuelos de turismo y visitantes ¿Es este el cronograma oficial o todavía está en análisis?



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

5. Si el cronograma se encuentra actualmente en análisis ¿En qué momento tiene la Aerocivil previsto un cronograma final?
6. ¿Cómo es el proceso de información a las aerolíneas sobre las posibles fechas de reapertura para que las compañías realicen la preparación de sus operaciones?
7. ¿Qué decisiones de flexibilidad en los tiquetes aéreos han tomado las aerolíneas para reducir la afectación a los pasajeros que compran tiquetes y no los pueden usar en las fechas prevista dado las diferentes extensiones de los plazos de suspensión del transporte aéreo y el cierre de fronteras?
8. ¿Cuánto es el tiempo promedio requerido por una aerolínea grande, mediana y pequeña para poder realizar todos los procesos necesarios para reiniciar su operación?
9. ¿Cuánto es el tiempo promedio que requiere una aerolínea para realizar la venta de tickets antes del inicio de la operación?
10. ¿Cómo se articulan las rutas para vuelos piloto con el plan de reapertura de aeropuertos de la Aerocivil?
11. ¿Qué pasa si un municipio que solicitó realizar un piloto no está considerado en los aeropuertos definidos en la primera fase del plan de la Aerocivil? ¿Qué posibilidades tiene de ser aprobada esa solicitud? ¿Si es aprobada la solicitud qué pasa con esa ruta una vez se inicie la primera fase de la reactivación donde su aeropuerto no está contemplado, la ruta continúa o se suspende?
12. ¿Cuál es la dimensión de la operación aérea de Bogotá? ¿Cuántos pasajeros totales se transportaron en Colombia en 2019? ¿Cuántos pasajeros se transportaron por Bogotá en 2019?
13. ¿Cuáles son las características de Bogotá que lo han hecho convertirse en el hub de pasajeros de Colombia?
14. ¿Por qué Bogotá sigue concentrando la mayoría de la operación?
15. En el decreto 1076 de 2020 se establece que la actividad de transporte aéreo queda autorizada para los municipios sin afectación o con baja afectación ¿Cuáles son esos municipios con terminal aérea que están incluidos en esta clasificación?
16. ¿Cuáles son las rutas comerciales que previo a la pandemia estaban siendo operadas por aerolíneas entre municipios sin afectación o con baja afectación? ¿Y específicamente que aerolíneas operaban estas rutas?



17. De estos municipios sin afectación o con baja afectación que cuentan con terminal aérea ¿cuáles están incluidos en la primera fase de reactivación definida por la Aeronáutica Civil?
18. ¿Si un municipio sin afectación o con baja afectación no está incluido en la primera fase de aeropuertos a reactivar de la Aerocivil con el decreto 1076 estaría habilitado para iniciar su operación?
19. ¿Qué rutas nacionales han sido aprobadas para el reinicio de la operación doméstica y a partir de qué fecha? Establecer la ruta y el o los operadores aéreos de la misma.
20. ¿Qué rutas internacionales han sido aprobadas para el reinicio de la operación internacional y a partir de qué fecha? Establecer la ruta y el o los operadores aéreos de la misma.
21. Según datos de la IATA la probabilidad de que un pasajero se contagie de Covid-19 en un avión es del 0,013%. Es decir, la probabilidad de **no contagiarse de Covid-19** en un avión es de 99.987% de no resultar contagiado ¿Cuáles son los sistemas de un avión que permite que estos sean los niveles de posibilidad de contagio?
22. ¿Cuál es el nivel de trazabilidad de pasajeros que se puede tener en un vuelo para identificar posibles contactos de un caso positivo de Covid-19?
23. ¿Explicar el procedimiento para tramitar las solicitudes de aprobación de planes piloto, dependencias y áreas de responsabilidad y tiempos de aprobación de estos?
24. ¿Qué documento expedido por el Gobierno con las instrucciones de solicitud de los planes pilotos y reinicio de operación?
25. ¿Porque no se establecieron tiempos de respuesta claros a las solicitudes de planes piloto realizados por las Alcaldías causando incertidumbre y afectando de manera directa el sector?

## MINISTERIO SALUD

1. ¿Cuándo se aprobaron los protocolos de bioseguridad para la operación aérea doméstica?
2. ¿Cuánto duró el análisis, elaboración y aprobación de los protocolos de bioseguridad para la operación aérea doméstica?



3. ¿Qué estudios o referencias técnicas se utilizaron para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea doméstica?
4. ¿Qué experiencias internacionales se utilizaron como referencia para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea doméstica?
5. ¿Por qué si los protocolos de bioseguridad ya se encuentran aprobados por qué no se ha iniciado la reactivación del sector? ¿De qué variables depende la reactivación?
6. ¿Hace cuánto tiempo se está trabajando en el protocolo de bioseguridad para la operación aérea internacional?
7. ¿Cuándo se tiene prevista la aprobación del protocolo de bioseguridad para la operación aérea internacional?
8. ¿Qué estudios o referencias técnicas se utilizaron para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea internacional?
9. ¿Qué experiencias internacionales se utilizaron como referencia para la definición de los protocolos de bioseguridad de la operación aérea internacional?
10. Recientemente Michael Ryan, director para situaciones de emergencia de la OMS, declaró frente a los cierres de frontera *“Mantener las fronteras internacionales cerradas no es necesariamente una estrategia viable...Es muy difícil contar con una política que convenga a todos. Si soy una pequeña nación sin casos de covid-19, un solo caso (importado) puede significar un desastre. En un país donde la incidencia de la enfermedad es importante, cerrar las fronteras puede no significar una diferencia”*. Teniendo en cuenta esta opinión de la OMS ¿por qué no se reabre el sector aéreo en Colombia si el país está en el puesto 13 de países con más casos reportados por Covid-19 según el Coronavirus Resource Center de John Hopkins University?
11. ¿Cuál es la evidencia científica que según el Ministerio de Salud demuestra que el sector aéreo puede incrementar el contagio?
12. ¿Cuántos vuelos humanitarios se han realizado en Colombia y cuántos pasajeros han resultado contagiados dentro de esos vuelos?
13. ¿Por qué los países que no cerraron sus vuelos ya tienen controlada la pandemia y Colombia cerró sus vuelos y aun no la controlado?



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

14. Según datos de la IATA la probabilidad de que un pasajero se contagie de Covid-19 en un avión es del 0,013%. Es decir, la probabilidad de no contagiarse de Covid-19 en un avión es de 99.987% de no resultar contagiado. Esto sustentado en la tecnología y características de las aeronaves y algunos estudios de contagio en la aviación realizados durante la pandemia ¿Por qué el Ministerio de Salud considera que todavía el sector aéreo no debe reiniciar operaciones? ¿Por qué autoriza otros sectores que no cumplen con la trazabilidad de pasajeros tan detallada como la aérea?.

### III.

Negocios sustanciados por la Presidencia

### IV.

Lo que propongan los Honorables Representantes

**OSWALDO ARCOS BENAVIDES**  
Presidente

**ADRIANA GÓMEZ MILLÁN**  
Vicepresidente

**DIANA MARCELA MORALES ROJAS**  
Secretaria General