

TABLA DE CONTENIDO

ACTA NO. 36	5
(MIÉRCOLES 08 DE MARZO DE 2023)	5
PRESIDENTE	5
SECRETARIA	5
PRESIDENTE	7
SECRETARIA	7
PRESIDENTE	7
SECRETARIA	7
ORDEN DEL DIA	7
PRESIDENTE	9
SECRETARIA	9
PRESIDENTE	9
SECRETARIA	9
Excusa	9
PRESIDENTE	10
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.....	11
PRESIDENTE	11
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.....	11
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas	11
PRESIDENTE	12
SECRETARIA	12
PRESIDENTE	13
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	13
PRESIDENTE	13
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director General Aeronáutica Civil	13
PRESIDENTE	13
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Luz María Múnera Medina	14
PRESIDENTE	14
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.....	14
PRESIDENTE	14
SECRETARIA	14
PRESIDENTE	15
SECRETARIA	15
PRESIDENTE	16
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	16
PRESIDENTE	16
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas	16
PRESIDENTE	17
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.....	17
PRESIDENTE	18
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas	18
PRESIDENTE	19
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	19
PRESIDENTE	20
SECRETARIA	20

PRESIDENTE	20
Continúa con el uso de la palabra la H.R Catherine Juvinao Clavijo	20
PRESIDENTE	23
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	23
PRESIDENTE	24
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	25
PRESIDENTE	25
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	25
PRESIDENTE	26
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo	26
PRESIDENTE	29
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Ana Paola García Soto	29
PRESIDENTE	31
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Ana Paola García Soto	31
PRESIDENTE	31
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango	31
PRESIDENTE	32
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Duvalier Sánchez Arango	32
PRESIDENTE	32
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Duvalier Sánchez Arango	32
PRESIDENTE	33
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Darío Cadavid Márquez	33
PRESIDENTE	34
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.....	34
PRESIDENTE	36
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jorge Méndez Hernández.....	36
PRESIDENTE	37
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Sebastián Gómez González	37
PRESIDENTE	38
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Miguel Abraham Polo Polo	38
PRESIDENTE	40
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Miguel Abraham Polo Polo	40
PRESIDENTE	40
PRESIDENTE	41
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Álvaro Leonel Rueda Caballero	41
PRESIDENTE	41
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Álvaro Leonel Rueda Caballero	41
PRESIDENTE	42
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano.....	42
PRESIDENTE	42
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Piedad Correal Rubiano	42
PRESIDENTE	43
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Luz María Múnica Medina	43
PRESIDENTE	43
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Luz María Múnica Medina	43
PRESIDENTE	44
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Astrid Sánchez Montes De Oca	44
PRESIDENTE	44
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca	44
PRESIDENTE	45

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca	45
PRESIDENTE	45
SUBSECRETARIA	45
PRESIDENTE	45
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Karyme Adrana Cotes Martínez.....	45
PRESIDENTE	46
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Karyme Adrana Cotes Martínez.....	46
PRESIDENTE	46
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz	46
PRESIDENTE	47
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz.....	47
PRESIDENTE	47
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa	48
PRESIDENTE	48
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa.....	48
PRESIDENTE	49
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	49
PRESIDENTE	55
Continúa con el uso de la palabra el doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.....	55
PRESIDENTE	60
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director de la Aeronáutica Civil	60
PRESIDENTE	67
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango	67
PRESIDENTE	67
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director de la Aeronáutica Civil	67
PRESIDENTE	68
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.....	68
PRESIDENTE	68
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	68
PRESIDENTE	69
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.....	69
PRESIDENTE	70
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	70
PRESIDENTE	70
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Maria Virginia Jordán Quintero, Viceministra Técnica (E) Ministerio de Hacienda y Crédito Publico.....	70
PRESIDENTE	72
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano.....	72
PRESIDENTE	72
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María del Socorro Pimienta Corbacho, Superintendente de Industria y Comercio.....	72
PRESIDENTE	74
Continúa con el uso de la palabra la doctora María del Socorro Pimienta Corbacho, Superintendente de Industria y Comercio	74
PRESIDENTE	76
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Ayda Lucy Ospina Arias, Superintendente de Transporte	76

PRESIDENTE	79
Continúa con el uso de la palabra la doctora Ayda Lucy Ospina Arias, Superintendente de Transporte	79
PRESIDENTE	81
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo-IATA.....	81
PRESIDENTE	81
Continúa con el uso de la palabra la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA	81
PRESIDENTE	82
Continúa con el uso de la palabra la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA	83
PRESIDENTE	83
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Felipe Gómez Vivas, Director de Relaciones Gubernamentales y Sostenibilidad de AVIANCA.....	83
PRESIDENTE	84
Continúa con el uso de la palabra el doctor Felipe Gómez Vivas, Director de Relaciones Gubernamentales y Sostenibilidad de AVIANCA.....	84
PRESIDENTE	88
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM	88
PRESIDENTE	88
Continúa con el uso de la palabra el doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM	88
PRESIDENTE	89
Continúa con el uso de la palabra el doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM	89
PRESIDENTE	90
La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Paula Cortés Calle, Presidente Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo – ANATO	90
PRESIDENTE	92
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Felipe Gutiérrez Forero, Gerente General y Representante Legal de EasyFly.....	92
PRESIDENTE	92
PRESIDENTE	93
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo	93
PRESIDENTE	93
Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo.....	93
PRESIDENTE	94
La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	94
PRESIDENTE	94
Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo	95
PRESIDENTE	95
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango	95
PRESIDENTE	96
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.....	96
PRESIDENTE	96
La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte	96
PRESIDENTE	97
SECRETARIA	98



COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA No. 36 (Miércoles 08 de marzo de 2023) LEGISLATURA 2022 – 2023 SESION ORDINARIA

En Bogotá, D.C., el día miércoles 08 de marzo de 2023, siendo las 9:40 de la mañana, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón de Sesiones de la misma “Roberto Camacho Weverberg”, previa citación. Presidida la Sesión por el Honorable Presidente, **Juan Carlos Wills Ospina**.

La señora Secretaria de la Comisión Primera Constitucional Permanente, doctora **Amparo Yaneth Calderón Perdomo**, procede con el llamado a lista y verificación del Quórum como primer punto del Orden del Día.

PRESIDENTE: Queridos y queridas colegas, con los buenos días al señor Ministro de Transporte el doctor Guillermo Reyes, le damos la bienvenida, al señor Viceministro, a todos los invitados y citados a esta Comisión. Señora Secretaria por favor vamos a arrancar, no sin antes, yo primero quiero enviarle desde aquí a todas las mujeres de Colombia el Feliz Día y el reconocimiento, que creo que además esta Comisión viene trabajando por el género, tenemos varios Proyectos acá en esta Comisión de protección de género, de no violencia contra la mujer, de la lucha contra la violencia política que además ya también tiene trámite en esta Comisión. Trabajaremos para que todas estas iniciativas salgan adelante en protección de la mujer, con el Feliz Día hoy para todas.

Señora Secretaria, por favor llamar a lista para verificar el Quórum.

SECRETARIA: Muchas gracias señor Presidente. Siendo las 9:40 de la mañana procedo con el llamado a lista. Le ruego a los asesores que pueden estar acá, pero en silencio, en orden.

Contestaron los Honorables Representantes:

ALBAN URBANO LUIS ALBERTO
CORREAL RUBIANO PIEDAD
CORTÉS DUEÑAS JUAN MANUEL
DÍAZ MATEUS LUIS EDUARDO
GÓMEZ GONZÁLEZ JUAN SEBASTIÁN
LANDÍNEZ SUÁREZ HERÁCLITO
LOZADA VARGAS JUAN CARLOS

MÚNERA MEDINA LUZ MARÍA
PEÑUELA CALVACHE JUAN DANIEL
QUINTERO AMAYA DIÓGENES
QUINTERO OVALLE CARLOS FELIPE
SÁNCHEZ ARANGO DUVALIER
TAMAYO MARULANDA JORGE ELIÉCER
TOVAR TRUJILLO VÍCTOR ANDRÉS
URIBE MUÑOZ ALIRIO
WILLS OSPINA JUAN CARLOS

Con Excusa adjunta los Honorables Representantes:

CASTILLO ADVÍNCULA ORLANDO
CAICEDO ROSERO RUTH AMELIA
ISAZA BUENAVENTURA DELCY ESPERANZA
MOSQUERA TORRES JAMES HERMENEGILDO
USCÁTEGUI PASTRANA JOSÉ JAIME

Señor Presidente, la Secretaría le informa que se ha registrado Quórum Deliberatorio, así que usted puede ordenar la lectura del Orden del Día y abrir la Sesión.

En el transcurso de la sesión se hicieron Presentes los Honorables Representantes:

ARBELÁEZ GIRALDO ADRIANA CAROLINA
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO
BECERRA YÁÑEZ GABRIEL
CADAVID MÁRQUEZ HERNÁN DARÍO
CAMPO HURTADO OSCAR RODRIGO
CASTILLO TORRES MARELEN
COTES MARTÍNEZ KARYME ADRANA
GARCÍA SOTO ANA PAOLA
JIMÉNEZ VARGAS ANDRÉS FELIPE
JUVINAO CLAVIJO CATHERINE
MÉNDEZ HERNÁNDEZ JORGE
OCAMPO GIRALDO JORGE ALEJANDRO
OSORIO MARÍN SANTIAGO
POLO POLO MIGUEL ABRAHAM
RUEDA CABALLERO ÁLVARO LEONEL
SÁNCHEZ LEÓN OSCAR HERNÁN
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID
SARMIENTO HIDALGO EDUARD GIOVANNY
SUÁREZ VACCA PEDRO JOSÉ
TRIANA QUINTERO JULIO CÉSAR



PRESIDENTE: Queridos colegas de cabina está terrible el sonido ¿qué hacemos? Seguimos y nos lo arreglan en el camino. Señora Secretaria por favor leer el Orden del Día para ponerlo en consideración.

SECRETARIA: Yo les ruego a las personas que están al ingreso, que me escuchen las personas que están en las puertas de ingreso, por favor el recinto no soporta que las personas estén en el recinto porque no dejan entrar a los Congresistas, no dejan entrar a los invitados, no dejan entrar a los citados, así que les ruego que las personas que están ahí se retiren, se vayan a las barras, allá pueden escuchar el debate, acá están las personas citadas, no hay espacio en la Comisión, podemos estar todos pero en un lugar donde dejen trabajar a los Congresistas y a las personas citadas, de manera respetuosa les ruego el favor.

PRESIDENTE: Señora Secretaria leamos el Orden del Día y lo ponemos en consideración. Reiterando que está terrible el audio.

SECRETARIA: Sí señor Presidente, ¿Qué nos dicen los encargados del audio? ¿Qué es lo que pasa? Lo hemos hecho doctor Juan Carlos toda la semana pasada, esta semana hemos estado haciendo pruebas y en las pruebas nos va bien, ¿Yo no sé qué pasó hoy? Así es doctor aquí me la he pasado diciendo uno, dos, tres. Don Víctor ¿Está quedando bien grabado? ¿Qué nos dicen los de sonido?

Presidente por instrucciones suyas leo el Orden del Día de la Sesión.

**HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL**

**SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2022 - 2023
SALON DE SESIONES DE LA COMISION PRIMERA
“ROBERTO CAMACHO WEVERBERG”**

ORDEN DEL DIA

**Miércoles ocho (08) de Marzo de 2023
09:30 A.M.**

I

Llamado a lista y verificación del Quórum

II



Citación e invitación a funcionarios

Citados:

Ministro de Transporte, Dr. Guillermo Francisco Reyes González
Ministro de Hacienda y Crédito Público, Dr. José Antonio Ocampo
Superintendente de Industria y Comercio, Dra. María del Socorro Pimienta Corbacho
Superintendente de Transporte, Dra. Ayda Lucy Ospina Arias
Director General Aeronáutica Civil, Dr. Sergio París Mendoza

Invitados:

Country Manager de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo – IATA.

Dra. Paula Bernal

Director de Ventas AVIANCA, Doctor David Alemán

Director ejecutivo de LATAM Airlines Group, Dr. Santiago Álvarez Matamoros

Gerente de Ventas de Viva Air. Dra. Elizabeth Giraldo

Presidente de Easyfly. Dr. Felipe Gutiérrez

Presidente Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo – ANATO,

Dra. Paula Cortés Calle

Tema: Quejas constantes de los usuarios del transporte aéreo, referente a la vulneración de sus derechos, al trato indigno y denigrante que reciben en las diferentes terminales aéreas y sobre todo, por el incremento indiscriminado de los precios de los pasajes por trayecto y las medidas adelantadas y proyectadas ante el incumplimiento y abuso al consumidor por parte de las aerolíneas hacia los compradores de tiquetes aéreos.

Proposiciones No 09, 11, 11A y 11B, aprobada en esta Célula Legislativa y suscrita por los Honorables Representantes Juan Manuel Cortés Dueñas, Ana Paola García Soto, Jorge Méndez Hernández, Víctor Andrés Tovar Trujillo, Hernán Darío Cadavid Márquez, Catherine Juvinao Clavijo, Duvalier Sánchez Arango, Miguel Abraham Polo Polo, Juan Carlos Lozada Vargas, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Luis Alberto Albán Urbano, Juan Sebastián Gómez González, Jorge Alejandro Ocampo Giraldo, Hernán Darío Cadavid Márquez, Piedad Correal Rubiano y Jorge Eliécer Tamayo Marulanda.

III

Anuncio de Proyectos (Artículo 8. Acto Legislativo 1 de 2003)

IV

Lo que propongan los Honorables Representantes



Juan Carlos Wills Ospina
Presidente

Heráclito Landínez Suárez
Vicepresidente

Amparo Yaneth Calderón Perdomo
Secretaria

Dora Sonia Cortés Castillo
Subsecretaria

Ha sido leído el Orden del Día señor Presidente, puede usted ponerlo en consideración y votación.

PRESIDENTE: En consideración el Orden del Día, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. ¿Aprueba la Comisión el Orden del Día?

SECRETARIA: Sí lo prueba Presidente, por unanimidad de los asistentes, con la certificación de que existe el Quórum suficiente en el recinto.

PRESIDENTE: Dejo aquí por este medio señora Secretaria, la queja formal, hoy terrible el sonido, la semana pasada no hubo sonido en YouTube, realmente creo que hay muchas equivocaciones en el sistema tecnológico que hoy tenemos de audio y video. No fue posible que la gente escuchara la Audiencia Pública que tuvimos la semana pasada desde las redes y YouTube, así que a ver qué se puede hacer para mejorar el sonido. Y pedirles por favor hoy a todos, invitados, asesores, que tratemos de apoyar el mal sonido que tenemos con silencio. Señora Secretaria por favor infórmenos ¿Quiénes están presentes ya de los citados y los invitados? ¿O ya lo informo?

SECRETARIA: No Presidente, ya debo leer las excusas que han enviado y manifestar quiénes están presentes. Están presentes señor Presidente el señor Ministro de Transporte, el señor Ministro de Hacienda ha mandado la siguiente comunicación:

Excusa: Respetada Secretaria, reciba un cordial saludo. Ruego le manifieste a los Honorables Congresistas y demás asistentes a la sesión, la importancia que tienen las citaciones que hacen a esta Cartera. Sin embargo, pido excusa al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Antonio Ocampo Gaviria, por no poder asistir a la citación que se llevará a cabo el miércoles 8 de marzo del 2023 a partir de las 9:30 a.m., y que tendrá como propósito discutir la proposición 11B “Quejas de los usuarios de transporte aéreo”.

Lo anterior, debido a que señor Ministro se encontrará en Comisión de servicios, atendiendo compromisos previamente adquiridos fuera del país. No obstante y dada la importancia del tema a tratar, la Viceministra Técnica Encargada, María Virginia Jordán Quintero, asistirá en representación de esta entidad. Cordialmente Juan Manuel Ruiz Escobar.

Me han manifestado que la señora Viceministra viene en camino, pero aquí en las barras hay alguien del Ministerio que está tomando atenta nota, mientras llega la señora Viceministra. La Superintendente de Industria y Comercio la doctora María del Socorro Pimienta está aquí; la Superintendente de Transporte, la doctora Ayda Lucy Ospina Arias también está acá; el Director General de la Aeronáutica Civil el doctor Sergio París Mendoza, también está acá en el recinto.

Los invitados de transporte la doctora Paula Bernal, está acá; el doctor David Alemán de Avianca, también está acá; de LATAM Santiago Álvarez acá está; Gerente de Viva Air no está, el Presidente de EasyFly también está y el Presidente de la Asociación Colombiana de Agencias de Viaje y Turismo, Paula Cortés Calle tampoco está. Serían esas dos personas las que no nos han manifestado si vienen o no, de las demás personas Presidente ya están aquí. Ese es el informe que tiene que dar la Secretaría, solo hay una excusa del señor Ministro de Hacienda, donde ha delegado a la señora Viceministra encargada.

PRESIDENTE: Muy bien, entonces vamos a proceder de la siguiente forma: los citantes principales a este debate, el doctor Juan Manuel Cortés y lo apoya la doctora Cathy Juvinao, les vamos a abrir a ellos dos el uso de la palabra de inicio. Me han pedido para además dejarlo aquí como Constancia el doctor Sergio París Director de la Aeronáutica, con la venia del señor Ministro intervenir de primero, toda vez que hoy tienen una reunión con Venezuela en el proceso que llevan de la apertura de los vuelos hacia Venezuela y pues es de carácter indispensable que él esté.

Entonces, interviene pues él de primero, ha dejado de todas formas una persona encargada, obviamente después de las intervenciones de los citantes y el señor Ministro va a escuchar a los citantes, se desplaza media hora al Palacio de Nariño por una citación de carácter urgente que le hizo señor Presidente, regresa a contestar las intervenciones de los citantes, mientras los citados van interviniendo. Entonces, creo que le podemos dar tranquilidad a este debate. Arrancaremos entonces con las intervenciones de los dos citantes el doctor Juan Manuel Cortés en el uso de la palabra y le sigue la doctora Cathy Juvinao. Es que tenemos, son varios colegas que acompañaron la citación, pero recuerden que el tiempo que abramos de intervención, primero el Reglamento dice que son máximo dos citantes, los demás pueden acompañar la citación.

Entonces, lo que yo sugeriría es, que con la intervención de los dos citantes, luego escuchamos al doctor París y luego terminadas las intervenciones del Gobierno intervienen los demás que acompañan la citación, para que logremos darle debate y agilidad por supuesto, porque ustedes saben que en esta Comisión siempre prolongamos los debates y las discusiones. Doctor Juan Manuel Cortés. Una Moción de Orden doctor Jorge Méndez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.

Gracias Presidente, muy buenos días. Yo soy uno de los citantes a este debate, desde hace ya algunos meses y por la situación que está viviendo en este momento y que está padeciendo el Departamento Archipiélago, sí me gustaría que estuviese presente al momento de mi intención el Director de la Aeronáutica Civil. Entonces, me gustaría que si el doctor París tiene que retirarse, mi intervención sea por favor, antes de se retire del recinto. Le agradezco mucho.

PRESIDENTE: Entonces, excúseme señora Secretaria, usted que es la notaría, entonces para que logremos hacer una cosa consensuada y digamos que hay quienes puedan intervenir. El doctor Méndez ¿Cuánto tiempo necesita?

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.

Diez minutos para ser breve.

PRESIDENTE: Hagamos una reducción, alguien más de los citantes quiere intervenir antes, si me aparecen todos es imposible, el doctor Tamayo, el doctor Ocampo, es que si no se nos vuelve interminable, tenemos doce citantes. Entonces, o escuchamos a los citantes y no hay debate o nos ponemos de acuerdo, realmente yo quiero doctora Amparo Yaneth Calderón, que lea el Artículo donde dice que son solamente dos citantes, entonces, la citación. Una Moción de Procedimiento doctor Lozada, adelante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas.

Presidente muchas gracias. Mire, yo estoy de acuerdo que cuando son tantos citantes, un debate se vuelve muy tedioso y muy poco productivo en realidad. Por esa razón yo soy citante del debate, pero no intervendré como citante, si al final tengo algún comentario sobre las respuestas de los citados lo haré. Pero lo que no es aceptable, es que vengan aquí los funcionarios con límite de tiempo, es que las sesiones del Congreso no tienen límite de tiempo, discúlpeme usted y yo considero que cuando un citado viene a esta Comisión y cree que con hablar diez minutos e irse, le dio trámite al debate en esta Comisión, es una falta de respeto inaceptable y yo por eso exijo aquí, que si el señor Director de la Aeronáutica Civil no puede estar plenamente en el debate, que cancelemos y que pongamos en conocimiento a la Procuraduría General de la República por la inasistencia, porque es que aquí él está es para escuchar a esta Comisión y para que se respete a esta Comisión, perdóneme usted.

Yo entiendo que aquí todo el mundo tiene permanentes cosas que hacer y le quiero comentar, este debate ya fue cancelado una vez, es que es el deber constitucional, parece doctor Heráclito, que aquí se le olvida al Gobierno permanente y no es éste, son todos los Gobiernos, este discurso antes lo daba el Centro Democrático, este discurso antes lo daba el Partido Liberal, este discurso antes lo daba la Oposición de los Gobiernos

anteriores y es que hoy es Partido de Gobierno. Esta es una constante, esta Comisión siempre se ha hecho respetar, no por nada Ministros muy brillantes a quienes les tengo enorme admiración, como el Ministro el Exministro de Salud el doctor Ruiz, yo lo mandé a la Procuraduría General de la Nación cuando era Presidente de esta Comisión, por inasistencia a un debate y aquí se tuvo que bajar de un avión un día el Director de la Unidad de Víctimas, porque sabía que yo le compulsaba, de una vez ponía en conocimiento a la Procuraduría General de Nación, si es que el señor no se aparecía, se bajó del avión y se devolvió, ¿Saben por qué? Porque así es que se hace respetar el trabajo que hacemos los Congresistas en esta Célula Legislativa.

Entonces Presidente, si no vamos a contar con los citados de manera permanente y plena en esta comisión, pues eso empobrece el debate, eso no le da garantías a los citantes principales, para obtener las respuestas que quieren y para poder plantear las problemáticas por las cuales citan el debate. Presidente por otro lado. el reglamento también dice, que es usted quien puede ordenar el debate y usted recordará. que cuando yo era Presidente de esta Comisión, decidimos empezar a utilizar la metodología del hearing en Estados Unidos y presentaré y ojalá que aquí muchos me acompañen, una reforma a la Ley 5ª, porque los Debates de Control Político en su metodología aquí es absurda, habla una gente, después unos responden y no hay cómo controvertir, ni preguntar de manera directa. Yo daba querido Heráclito, la palabra dos minutos a cada Congresista, para que hiciera una pregunta directa, que tenía que ser contestada de manera inmediata por el citado, porque si no todo eso queda en el aire y entonces nunca terminamos aquí, de obtener las respuestas que queremos.

Presidente es usted quien tiene la facultad de ordenar el Debate de Control Político. Esas son mis consideraciones y yo sí les pido Presidente, que usted como buen Parlamentario qué es y como extraordinario Presidente que ha sido de esta Comisión hasta ahora, haga respetar a esta Célula Legislativa. Muchas gracias.

PRESIDENTE: A usted gracias doctor Lozada, recuerden que también hace una semana hicimos el aplazamiento de este Debate de Control Político por no tener la presencia de los funcionarios del Gobierno que se habían citado. Señora Amparo Yaneth Calderón, por favor, señora Secretaria lea el Artículo pertinente a la citación de Debates de Control Político.

SECRETARIA: Sí señor Presidente. Es el Artículo 234, dice:

Artículo 234. Procedimiento de citación. Para citar a los funcionarios que deban concurrir ante las Cámaras y las Comisiones Permanentes, se observará el siguiente procedimiento:

1. Las Propositiones de citación solo serán suscritas por uno o dos Congresistas.
2. La moción debe contener necesariamente el cuestionario que deba ser absuelto.

3. En la discusión de la Proposición original pueden intervenir los citantes para sustentarla, igual número para impugnarla, pero solo por el término de veinte minutos.

Aprobada la Proposición y el cuestionario, serán comunicados al funcionario citado con no menos de cinco días de anticipación a la fecha de la sesión que deba ser oído. Ha sido leído el Artículo Presidente 234, que es del Capítulo de Citaciones en General.

PRESIDENTE: El doctor Guillermo Reyes, Ministro de Transporte me ha pedido un minuto la palabra. Adelante doctor Guillermo Reyes, Ministro de Transporte.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Presidente muchas gracias, un saludo para todos muy especial y para todas, también me sumo al saludo del Presidente de felicitación a nuestras mujeres, a todas las que están acá en su día. Yo Representante, yo vengo con la disponibilidad todo el día, solo que el Presidente me pidió que esté a las 10:00 en punto en Palacio y en veinte minutos estoy de vuelta, va a estar el Viceministro Eduardo, yo voy a estar presente respondiendo todo, pero pido su venia por petición del Presidente, si les parece Presidente y Representantes.

PRESIDENTE: Gracias estimado Ministro, yo creo que digamos, mientras arrancamos adelántese Ministro, que aquí hay unas solicitudes de unas constancias. Ah, el doctor Sergio también me ha pedido un minuto por favor, adelante doctor Sergio.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director General Aeronáutica Civil.

Señores Representantes, yo he conversado con el señor General Teixeira, que es mi homólogo de la República Bolivariana de Venezuela, él me ha contestado que él entiende, que le manda un saludo al Congreso de la República, a esta Comisión y que si es necesario que él se quede esta noche para conversar los temas tan importantes con la República Bolivariana de Venezuela, él me espera y que él me concede pues esa, él entiende la situación y concede que yo esté aquí, mientras atiendo este debate y él si es necesario se queda esta noche o los días que se necesiten, para poder conversar sobre las relaciones de transporte aéreo con la hermana República Bolivariana de Venezuela. Así que estaré en el debate y también pues que quede constancia de esa voluntad. Gracias.

PRESIDENTE: Gracias a usted doctor Sergio, por haber hecho ese cambio de la agenda. La doctora Luzma Múnera, me ha pedido un minuto en representación de las mujeres de esta Comisión, también para dar el mensaje del feliz día. Adelante doctora Luzma.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Luz María Múnica Medina.

Bueno, no en representación, porque creo que no todas pensamos igual y eso sería muy atrevido. Simplemente recordarle a los hombres y las mujeres de Colombia, que hoy no celebramos el Día de la Mujer, no es una celebración, hoy conmemoramos el Día Internacional de la Mujer Trabajadora y que se ha venido convirtiendo una y otra vez, en un día muy especial, de las luchas que las mujeres hemos dado durante toda la historia de la humanidad por tener un lugar que ocupar.

Saludar a mis compañeras Representantes a la Cámara, a las mujeres que hay en Mesa Directiva, a una mujer del tamaño de Amparito quien ella sabe que admiro y respeto, a todas mis compañeras y decirles, la lucha continúa, nosotras vamos a seguir de pie, luchando por tener condiciones de igualdad en la sociedad y vamos a seguir de pie, luchando por ser respetadas y reconocidas como lo que somos, ciudadanas de primera categoría. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE: Gracias doctora Luzma, por su mensaje hoy en este día que conmemoramos el Día de la Mujer Trabajadora que usted bien lo dice. Vamos a dar entonces inicio a este debate, el Ministro ha pedido la venia de ausentarse veinte minutos, yo no sé si el doctor Juan Manuel tenga algún inconveniente en arrancar el debate en su ausencia, hay personas que me han pedido Constancias, yo no quería dejar Constancias hoy para que diéramos agilidad a este debate, pero pues evidentemente y con el mensaje del doctor Lozada, tranquiliza a los sectores para que tengamos aquí la paciencia y podamos dar este debate con toda la tranquilidad. Entonces, adelante doctor Juan Manuel para ver ¿Si arrancamos el debate o a ver qué hacemos?

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.

Gracias señor Presidente. Yo le solicito muy respetuosamente que levantemos un receso y cuando llegue el Ministro, con mucho gusto seguimos el debate, porque yo tengo citado como siempre se lo he manifestado señor Presidente, yo no tengo citado aquí al Vice, ni me interesa que el Vice me escuche y con mucho respeto siempre se lo he dicho, yo necesito que este acá es el Ministro, ¿No sé qué opinan los demás compañeros? Pero es que si él no está acá que es el que le tiene que dar la cara al pueblo Colombiano entonces ¿Qué vamos a hacer? Entonces yo solicito, hasta que no venga el Ministro no empezamos el debate. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE: Entonces, vamos a ver, hay colegas que me habían pedido Constancias, no sé si reiteren la solicitud de Constancia ¿Hay alguno de los colegas? No hay. Señora Secretaria vamos a dar un receso por veinte minutos y arrancamos el debate.

SECRETARIA: Así se hará Presidente, ha decretado usted el receso siendo las 10:10 de la mañana.

(RECESO)

PRESIDENTE: Señora Secretaría sírvase llamar a lista para verificar el Quórum.

SECRETARIA: Sí señor Presidente, transcurrido el receso, nuevamente procedo con el llamado a lista.

Contestaron los Honorables Representantes:

CADAVID MÁRQUEZ HERNÁN DARÍO
CAMPO HURTADO OSCAR RODRIGO
CASTILLO TORRES MARELEN
CORREAL RUBIANO PIEDAD
CORTÉS DUEÑAS JUAN MANUEL
COTES MARTÍNEZ KARYME ADRANA
GARCÍA SOTO ANA PAOLA
GÓMEZ GONZÁLEZ JUAN SEBASTIÁN
JIMÉNEZ VARGAS ANDRÉS FELIPE
JUVINAO CLAVIJO CATHERINE
LANDÍNEZ SUÁREZ HERÁCLITO
LOZADA VARGAS JUAN CARLOS
MÉNDEZ HERNÁNDEZ JORGE
MÚNERA MEDINA LUZ MARÍA
OSORIO MARÍN SANTIAGO
PEÑUELA CALVACHE JUAN DANIEL
QUINTERO AMAYA DIÓGENES
RUEDA CABALLERO ÁLVARO LEONEL
SÁNCHEZ ARANGO DUVALIER
SÁNCHEZ LEÓN OSCAR HERNÁN
SÁNCHEZ MONTES DE OCA ASTRID
SUÁREZ VACCA PEDRO JOSÉ
TAMAYO MARULANDA JORGE ELIÉCER
TOVAR TRUJILLO VÍCTOR ANDRÉS
TRIANA QUINTERO JULIO CÉSAR
URIBE MUÑOZ ALIRIO
WILLS OSPINA JUAN CARLOS

Con Excusa adjunta los Honorables Representantes:

CASTILLO ADVÍNCULA ORLANDO
CAICEDO ROSERO RUTH AMELIA
ISAZA BUENAVENTURA DELCY ESPERANZA
MOSQUERA TORRES JAMES HERMENEGILDO
USCÁTEGUI PASTRANA JOSÉ JAIME



En el transcurso de la sesión se hicieron Presentes los Honorables Representantes:

ALBAN URBANO LUIS ALBERTO
ARBELÁEZ GIRALDO ADRIANA CAROLINA
ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO
BECERRA YÁÑEZ GABRIEL
DÍAZ MATEUS LUIS EDUARDO
OCAMPO GIRALDO JORGE ALEJANDRO
POLO POLO MIGUEL ABRAHAM
QUINTERO OVALLE CARLOS FELIPE
SARMIENTO HIDALGO EDUARD GIOVANNY

Señor Presidente, la Secretaría le informa que se ha registrado Quórum Decisorio.

PRESIDENTE: Muy bien señora Secretaria. Antes de arrancar, el señor Ministro me ha pedido la palabra para excusarse y explicar su ausencia, adelante Ministro.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Bueno gracias Presidente. A todos los Honorables Representantes mil excusas por la demora, el Presidente citó a una Sesión Extraordinaria de Ministros por muchas razones, una de ellas por la situación de seguridad, por el atentado de anoche y por una serie de amenazas y además preocupaciones por la situación que se está padeciendo en Antioquia, en el Bajo Cauca y estábamos reafirmando nuestro compromiso por el Cambio. Lo que pasa Presidente, es que no a muchos les gusta el Cambio y no lo aceptan, pero el Cambio sigue adelante y cada vez más fuerte. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: A usted Ministro. Bueno, vamos a arrancar entonces, doctor es que vamos a arrancar ya con el debate doctor Lozada. Pero va a hacer una Moción de Orden, Procedimiento ¿Qué? Un minuto doctor Lozada, para arrancar.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Carlos Lozada Vargas.

Ministro, yo creo que a usted en esta Comisión lo quieren mucho, porque yo en mi vida de poeta que desde Congresista nunca había visto, que uno haga un receso de una hora para que el Ministro vaya y vuelva, yo eso no, yo llevo aquí ocho años en el Congreso de la República, nunca había visto una cosa de ese tenor. Pero además le quiero decir que estoy casi seguro que la sacamos barata, porque me contaban a mí queridos compañeros en recientes días, que en la presentación de credenciales de cuatro Embajadores, entre ellos una muy importante, una de las principales donantes del país, el Presidente Gustavo Petro los tuvo esperando seis horas. Eso no tiene ninguna presentación querido Julio César, yo no he visto una cosa igual a esa nunca.

Como no he visto nunca igual que a uno lo citen a Palacio a las 7:00 de la mañana y la sesión arranque las 10:30. Ustedes los Conservadores lo vivieron una vez, los citaron a las 7:00 y empezaron a las 10:00, el tiempo de la gente es lo más valioso que uno tiene en la vida y no hay una norma de respeto, de cívica, más importante que respetar el tiempo de los demás, el tiempo de los Congresistas que están aquí es de lo más valioso que puede haber. Me encontré con el Viceministro el doctor Enríquez Maya, hijo del Maestro Enríquez Maya, que si a los cinco minutos no había llegado una Ministra, levantaba aquí la sesión mirándola a los ojos y no me dejaban mentir, porque se lo hizo a Nancy Patricia Gutiérrez aquí. Entonces, yo simplemente quiero dejar esta Constancia, de lo insólito que acaba de suceder en esta Comisión y seguramente de la Constancia de que aquí lo tienen a usted que querer demasiado Ministro. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Doctor Juan Manuel Cortés, vamos a arrancar el debate, tiene usted el uso de la palabra, vamos a arrancar si le parece bien ¿Por quince minutos? Si necesita más tiempo, pues le damos más tiempo, recuerden que las intervenciones de los citantes es el mismo tiempo para los citados. Adelante doctor Cortes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.

Gracias señor Presidente, un saludo especial para el Ministro y para todos los compañeros. Ministro yo le quiero recordar a usted, que cuando nos encontramos en pasillos de acá del Congreso de la República, le dije que como piloto queríamos que diéramos la lucha para reducir los altos costos de los tiquetes. Pero me sorprendió su respuesta que me dijo de una manera muy altiva, que no se podía hacer nada por el precio del dólar. Sin embargo, yo aquí le voy a mostrar que cuando hay voluntad política, se puede luchar a favor de todos los colombianos. Aquí es sano evidenciar el sentir de aquellas personas, de todos los colombianos que han sido maltratados, por aquellas personas que manejan las autoridades, que con ojos ciegos, permiten que las aerolíneas abusen de todos los usuarios. Por eso yo quiero que vean este video que les voy a mostrar un momentico por favor. El video por favor allá en cabina.

(VIDEO)

Ministro entonces, yo quiero que por favor tome nota de las preguntas que le voy a hacer porque son importantes, para demostrarle que no es el precio del dólar el que regula los tiquetes. Por ejemplo, usted sabe ¿Qué tipo de combustible usan los aviones? ¿Hay regulación del precio de combustible? ¿Por qué no, usted reguló los precios en casos como este derrumbe y permitió que las aerolíneas abusaran de todos los colombianos? Y yo les quiero pedir excusas a todos y le voy a leer lo que dice en el RAC, pero ustedes compañeros saben ¿Qué es el RAC? Porque nosotros existen las normas, pero nosotros permitimos los abusos, porque no somos concedores de esas normas. Entonces, permítanme leerles, Numeral 3° del Literal C del Artículo 5140 que nos habla de las tarifas, dice: Se reserva el derecho de intervenir las tarifas del transporte aéreo regular, regular de pasajeros o de carga en caso de que se presenten circunstancias de que

afecten la conectividad de cualquier ciudad o región del país, o en caso de situaciones de abuso o de posición dominante de cualquier transportador, que afecte los usuarios del servicio.

Ministro, usted está haciendo caso omiso a ese RAC 5, ¿Sabe qué es el RAC? Sí, está haciendo caso omiso. Entonces, ¿Dejamos que las aerolíneas cometan todos los abusos y acá nadie dice nada? ¿Por qué las aerolíneas no cumplen con su responsabilidad social y se solidarizan con el país, con la situación que vive a diario, con todos los colombianos? Entonces, quiero mostrarles también un seguimiento a los precios que hicimos a los días del derrumbe. Unos días que no son del derrumbe y otros días que sí son del derrumbe, entonces por lo menos ahí estamos evidenciando que el costo del tiquete, estaba a quinientos noventa mil pesos, otro a trescientos treinta mil y otro a ochocientos cincuenta y tres mil. Ministro, la pregunta según su filosofía es, ¿Cuántas veces cambia el precio del dólar al día? Para que las aerolíneas cometan estos abusos, o sea ¿Eso es justo? Y por eso le hice las preguntas al principio, para que se dé cuenta que hay muchas circunstancias.

Acá están los otros seguimientos, que hicimos desde el año pasado, desde que citamos a este debate.

PRESIDENTE: Qué pena señor, aquí no están permitido los gritos por parte de las barras, ni ningún gesto, señor le pido por favor respeto a la Comisión. Adelante doctor Juan Manuel.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.

Gracias. Entonces Ministro, si se da usted cuenta, los precios de Bogotá - Cúcuta empiezan y arrancan desde doscientos veintinueve mil, entonces la libre oferta y demanda es un abuso o ¿Qué es lo está pasando? La aplicación del principio de oferta y demanda no puede dar pie a los abusos, como se evidencia en todos estos estudios y análisis que hemos hecho, es irrefutable que las aerolíneas tienen una posición dominante con nosotros, pero lo cual habilita al Estado para que entre a regular los precios de los tiquetes, Ministro usted sabe ¿Qué cada ocho días varía el precio combustible? ¿Y quién está haciendo algo para regular eso? Nadie, entonces el Gobierno brilla por su ausencia.

Entonces, en conclusión Ministro, en estos momentos todos los colombianos estamos desprotegidos y a merced de los abusos y atropellos de las aerolíneas y por esta razón, también quiero comentarles a todos ustedes, que en el RAC existen cosas que protegen a todos los usuarios, si no que nosotros no lo aplicamos y todos los colombianos no lo conocen. Yo les quiero mencionar tres y discúlpenme otra vez leerles, RAC 3 página 88 A103, dice el derecho que tenemos nosotros: Retraso de vuelo de una a tres horas, tiene derecho a un refrigerio y a una llamada por tres minutos ¿Cathy tú sabías eso? Más menos si o no, ¿Usted? Pero la mayoría de colombianos no saben eso. Retraso de vuelo

de tres a cinco horas, tiene derecho a lo anterior más desayuno, almuerzo, cena acorde a la hora y nadie, ¿Usted lo sabía Juan Carlos? Sí. Miren esto, por menos para que lo apliquemos y ya le voy a hacer la pregunta Ministro, retraso de vuelo de mayor a cinco horas, tiene derecho a una suma equivalente mínimo al 30% del valor del tiquete en efectivo, pero si la demora sobrepasa las 10:00 de la noche, le tienen que dar hospedaje, traslado del aeropuerto al hotel - hotel al aeropuerto y pueden elegir su horario de regreso a su destino.

Entonces Ministro, según el RAC quiero que me diga usted ¿Cuáles sanciones impuso a Viva Air por el maltrato a los usuarios? ¿Ya se le devolvió el dinero a todas las personas que compraron tiquetes? Porque Viva Air premeditó el presunto robo a todos los usuarios, porque sí ya sabía que no iban a tener operación ¿Por qué vendió y por qué hicieron ese robo a todos los colombianos? Eso es de mala fe ¿O no Ministro? Ya sabían que no había operación, los vuelos no se planean de la noche a la mañana, tiene que haber una planeación correcta. Entonces, la otra pregunta que yo quiero hacerle es ¿Usted va a permitir y se va a dejar presionar, para que Viva se alíe a Avianca y que esto se convierta en un monopolio por Avianca? Esto no lo podemos permitir y el Gobierno se tiene que parar en la raya y tiene que mirar a ver ¿Cuáles son las sanciones para esas empresas? Porque obviamente Ministro usted lo sabe, hace ocho días nos levantamos en una crisis terrible, donde muchos colombianos y usuarios, tuvieron que dormir a la intemperie en todos los aeropuertos, por una irresponsabilidad de una aerolínea.

Entonces por tal razón, aprovechando que ahorita vi a la Superintendente acá de Industria y Comercio, yo le quiero solicitar algo, porque a este debate no vinimos a escucharnos y a mirar que ya, ya pasó y no. Venimos es a buscar una solución concreta para todos los usuarios, entonces ¿Cuál es mi solicitud Ministro? Necesito que de manera inmediata se formalice la presencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, la Superintendencia de Transporte, la Aeronáutica Civil en los aeropuertos de Colombia, para garantizar una reacción inmediata a que los usuarios tengan una solución pronta para eso, porque siempre ganan las aerolíneas y no podemos permitir más abusos de las aerolíneas. Tenemos que ponernos en el puesto de los colombianos, esos colombianos que votaron por el Gobierno del Cambio y usted hace parte de ese Gobierno del Cambio, pero se tiene que ver reflejado, no es solo discurso, queremos ver acciones y queremos que después de este debate, se vea que usted verdaderamente hizo algo por los colombianos. Gracias Ministro.

PRESIDENTE: Gracias doctor Cortés, por el buen uso del tiempo. La doctora Cathy Juvinao, por el mismo tiempo tiene el uso de la palabra. Voy a aclarar una cosa, me está diciendo la Secretaria que hay una unificación de dos Debates de Control por Proposición del doctor Ocampo, así que el doctor Ocampo también va a tener un tiempo igual y ya conciliaremos el tiempo de los demás citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

Presidente, antes de iniciar mi intervención quisiera pedir a la Mesa Directiva, que se acredite la presencia o no de quienes estuvieron citados a este debate, por parte de las aerolíneas y son el Director de ventas de Avianca, el doctor David Alemán; el Director Ejecutivo de LATAM, el doctor Santiago Álvarez Matamoros; Gerente de Ventas de Viva Air, doctora Elizabeth Giraldo; Presidente de EasyFly, doctor Felipe Gutiérrez y Presidente Asociación Colombiana de Agencias de Viaje y Turismo – ANATO. Quisiera saber en virtud de la relevancia que tiene este debate para la opinión pública y de lo importante que es que los Representantes de las aerolíneas estén aquí poniendo la cara, quisiera que se me certificara ¿Quiénes están haciendo presencia y quiénes no vinieron? Gracias.

PRESIDENTE: Señora Secretaria por favor, de los invitados certifiquemos quiénes se encuentran presentes.

SECRETARIA: Está presente el Presidente de la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo – ANATO, la doctora Paula Cortés, allá está la doctora es que hay algunos en algunas curules, porque como esto es un recinto tan pequeño, no tenemos espacio acá para los citados y mucho menos para todos estos invitados. La doctora Paula Bernal también de IATA acá está. El doctor Santiago Álvarez, Director Ejecutivo de LATAM, ahí está. Y el doctor Felipe Gutiérrez Forero de EasyFly, allá está el doctor Felipe. Y el doctor Felipe Andrés Gómez de Avianca, acá esta. Ahí están los invitados doctora Catherine.

PRESIDENTE: Adelante doctora Cathy.

Continúa con el uso de la palabra la H.R Catherine Juvinao Clavijo.

Presidente, yo voy a tratar de explicar lo que a mi juicio es una absoluta barbaridad, que han cometido Avianca y la aerolínea Viva Air Colombia, en contra del Estado Colombiano y sus autoridades y por supuesto, en contra de los usuarios. Ya es de conocimiento de la opinión pública e inclusive, ya Avianca en una entrevista que salió publicada en revista Cambio al señor Frederico Pedreira, han reconocido de la manera más desvergonzada, que efectivamente la compra de Viva Air por parte de Avianca, ya se dio y que costó doscientos cuarenta millones de dólares, se hizo el año pasado y se hizo sin permiso de las autoridades colombianas. Voy a intentar resumir en una línea de tiempo, lo que estás aerolíneas hicieron abofeteando al país.

En 2020, según la Superintendencia de Industria y Comercio y quiero ser clara, todo lo que voy a relatar a partir de ahora es una Resolución de las SIC, en donde no solamente llega a conclusiones supremamente graves, sobre la forma cómo se hizo esta integración, sino que además imputa a un funcionario de Avianca, el señor Richard Galindo, quien ha sido el Jefe Jurídico de la aerolínea y según la SIC, desde el comienzo participó y coordinó esta integración sin permiso de la Aeronáutica. Entonces, en 2020 arrancan las negociaciones y en 2021 se funda por parte de directivos de Avianca, los señores Julio

Caballero y Howard Miller, una empresa que según la SIC es de papel, que según la SIC es básicamente una empresa fachada y es Castle South Limited, ¿Para qué crearon esta empresa? Pues imagínense que en marzo del año pasado, una empresa que se llama Investment Vehicle One Limited adquiere el 100% de las acciones de Avianca y se vuelve el dueño de Avianca.

Seguidamente, Viva Latinoamérica o Latinoamérica que tenía a su vez Viva Colombia y Viva Perú, saca los derechos políticos de Viva Colombia y Viva Perú a esta empresa que dice la SIC que es de papel y que se llama South Castle. Un mes después la misma empresa que compró Avianca es decir Investment Vehicle, compra a Viva Latinoamérica y empieza a suceder lo que es una increíble carambola de funcionarios, que siendo de Avianca o siendo de Viva Latinoamérica, pasan a ser los Directivos de las nuevas empresas de papel. Y aquí traté de hacerlo de la manera más sencilla, porque esta operación que hicieron para simular independencia entre las dos aerolíneas, es realmente complicada, es realmente complicada la cantidad de operaciones que hicieron para simular una independencia, que de nuevo, ya no existía, ya no existía y eso tiene implicaciones y es que desde 2021 según la SIC, Avianca y Viva Air vienen haciendo operaciones de manera coordinada, que incluyen: aumento de tarifas, que incluye que Viva haya sacado rutas del mercado, bajando el nivel de competencia que tenían esas rutas con Avianca y en últimas, implicó la suspensión intempestiva de Viva Air con todo el desastre que ya vimos.

Quiero que se devuelvan al diagrama donde están todos funcionarios por favor, gracias. Aquí vean ustedes cómo se repiten los funcionarios de Avianca y de Viva en estas nuevas empresas fachadas que crearon, con el único objetivo de separar los derechos políticos de Viva Latinoamérica y de Viva Colombia y Viva Perú, de la empresa grande que compró a las dos aerolíneas que es Investment Vehicle y con esa separación de derechos políticos, entonces le dicen al Estado Colombiano, no, nosotros no nos hemos integrado porque es que vea que los derechos políticos no los tenemos nosotros en Investment Vehicle. Pero cómo explican que los señores Richard Galindo, que era el Jefe Legal de Avianca que es a quién está imputando la SIC, luego pasara a ser Director de la Investment Vehicle que es la que compra Avianca, a esa Junta Directiva de Investment Vehicle luego llega otro de los funcionarios de Viva Latinoamérica, que fue uno de principales inversionistas de Viva Latinoamérica y luego, esos altos ejecutivos de Avianca se van de Directores de West Castle Limited y de Castlesout Limited que de nuevo son las empresas de papel, que se crearon para recibir los derechos políticos de las tres organizaciones de Viva: Latinoamérica, Colombia y Perú. Dense cuenta qué son exactamente los mismos y esto pasó en 2022.

¿Qué dice la SIC? O qué concluye la SIC en la Resolución que obtuvimos de manera exclusiva, no la versión reservada, sino la versión completa, la tenemos en nuestro poder. Y dice la SIC: primero, todas las personas encargadas de adoptar y ejecutar las decisiones de competencia de Viva Air y Viva Perú, supieron de la operación con los de Avianca, aquí eran plenamente conscientes de que estaban promoviendo una

integración, sin el permiso de las autoridades. Dos, la operación realizada otorgó al grupo empresarial donde estaba Avianca, una influencia sobre el desempeño competitivo de Viva Air y Viva Perú, en el que se eliminaron los incentivos para que compitieran entre sí y se incentivaron operaciones coordinadas, en perjuicio de los usuarios por supuesto. Vean esto, para marzo de 2020, vean lo que empezó a suceder por cuenta de esta integración ilegal, para marzo de 2020 Avianca operaba trescientos cuarenta y ocho trayectos mensuales y Viva Air operaba noventa y uno, de los cuales competían en un 95% de esas rutas. Cuando Viva y Avianca se integran de manera opaca y subterfugia ante las autoridades, este porcentaje de competencia en las rutas que era del 95, apenas en dos meses, entre marzo y abril de 2022 baja al 82%, es decir, apenas empieza a suceder la integración, Viva empieza a sacar rutas del mercado, qué bueno para Avianca cierto.

Y tres dice la SIC, los vehículos jurídicos usados fueron solo una ficción legal para aparentar, así Castlesouth y West Castle no tienen ninguna actividad diferente, que permitir la integración y les quiero decir que una de estas empresas, fue creada con un capital de seis Libras Esterlinas, treinta y dos mil pesos colombianos y la crearon y a la semana adquirieron los derechos políticos de Viva Air y Viva Perú. Esto es muy grave, esto pasa en otro país y no me quiero imaginar lo que podría ser la sanción, para dos aerolíneas que se atreven a hacer esto sin permiso legal, pero lo importante aquí y lo que nos compete a los Congresistas, es las implicaciones para el usuario.

Les repito, aumento concertado del precio promedio de la Cabina Ejecutiva de Avianca en trece rutas nacionales durante el 2021, cuando ya estaba estaban haciendo operaciones coordinadas las dos aerolíneas, aquí yo le tengo que hacer una pregunta al Ministro de Transporte y al señor Director de la Aerocivil, ¿La Aerocivil no se dio cuenta? La Aerocivil tiene facultad de intervenir tarifas, aun cuando estamos en un régimen de libertad tarifaria, la Aerocivil mantiene la competencia y aquí estamos viendo que por una integración ilegal, Avianca empezó de manera coordinada con Viva a subir los precios durante 2021, en una tendencia creciente de la Cabina Ejecutiva ¿Y la Aerocivil dónde estaba? ¿No se dan cuenta? Entre marzo y abril de 2022, Viva Air redujo su competencia con Avianca, pasando del 98% de convergencia en las rutas al 82 que es lo que acabo de decir, ¿La Aeronáutica no se dio cuenta? ¿Dónde estaba la Aeronáutica?

En febrero de 2023, Viva Air suspendió de forma intempestiva varias rutas de Cali a la Costa Caribe, ¿No se dieron cuenta en la Aeronáutica? ¿No se dieron cuenta en la Supertransporte? y finalmente el 27 de febrero pues ya fue la hecatombe, cuando decidieron parar todas las operaciones y me pregunto yo, sí desde 2022 Viva y Avianca pertenecen a la misma empresa matriz que es Investment Vehicle ¿Quién dio la orden de que Viva dejara tirados de un día para otro a cuatrocientos mil pasajeros en Colombia? También extranjeros, si es que a Viva ya la había comprado Avianca.

¿Quién dio la orden? Si los ejecutivos que eran los altos ejecutivos de Avianca, ahora son los de Viva y los de las empresas fachadas que tienen los derechos políticos de Viva,

¿Quién dio la orden? Pero todo lo contrario, vimos a Avianca jugando al buen samaritano, hasta a mí me engañaron, me engañaron porque yo pensé que realmente era un tema de solidaridad y que estaban ayudando a los pasajeros, algunos enfermos, una cantidad de testimonios que tengo aquí que ya les voy a mostrar un par y Avianca diciendo: nos la jugamos por los ciudadanos y queremos ayudar. Mentira, mentira aquí dieron la orden de dejar a cuatrocientos mil pasajeros tirados y de nuevo, ya los dueños de Viva era Avianca y era Investment Vehicle.

Yo quiero que miremos un par de testimonios de los que tenemos, simplemente para tener la dimensión, de lo canalla que hay que ser para tomar una decisión como la que tomaron, es que hay que ser canalla.

(VIDEO)

En ánimo de continuar, porque son muchos testimonios y todo esto ustedes ya lo han visto en noticias, yo le pregunto al señor Ministro, después de ver que Avianca y Viva tienen la osadía de integrarse sin permiso del Estado Colombiano, sabiendo que iban a quedar en una posición dominante del 60%, en un mercado que ya es bien cerrado, ¿Qué le tiene que pasar, a estas dos aerolíneas que se atrevieron a hacer esto señor Ministro? La sanción a las aerolíneas, puede llegar a ser hasta el 20% de los ingresos de las aerolíneas, el 20% de sus patrimonios o hasta cien mil salarios mínimos legales vigentes, para el caso concreto, a estimaciones del 2021, se podría llegar en la multa solamente de Avianca, a ochocientos setenta y siete mil millones de pesos y la multa contra Viva Colombia, podría ser de doscientos cuatro mil millones de pesos y la de Viva Perú quinientos noventa y un mil millones de pesos, estamos hablando de más de un billón de pesos en sanciones.

¿Cuáles van a ser las acciones concretas de las autoridades frente a esta bofetada al sector, a las autoridades, a los colombianos y las demás aerolíneas que compiten bajo el orden legal? ¿Qué pasará con el señor Richard Galindo, señor Ministro Transporte y doctor París? Los cargos por lo que los está imputando la Superintendencia de Industria y Comercio son realmente graves. Y les voy a decir una perla, en agosto del año pasado, cuando básicamente terminó de suceder la integración, Investment Vehicle le da contratos de indemnidad, contratos de indemnidad.

PRESIDENTE: Adelante doctora Cathy, le vamos a dar cinco minutos más improrrogables, por favor.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

La empresa matriz suscribió contratos de indemnidad con el señor Enrique Luna, Julio Caballero y Richard Galindo, ¿Ustedes saben qué quiere decir esos contratos de indemnidad? Que la misma casa matriz que ahora es dueña de Avianca y de Viva, los está salvando de cualquier responsabilidad legal y eso se hace cuando uno sabe que lo

está haciendo no es legal. Cómo sería lo que estaban haciendo, que para proteger a los tres señores, les dieron contratos de indemnidad, ¿Esto que quiere decir? Que entonces las autoridades colombianas ¿Ya no pueden actuar contra estos señores? Pues yo sí le pido al Gobierno Colombiano y a las autoridades del Estado, que lleguen hasta las últimas consecuencias, porque sería increíble que estas dos aerolíneas se burlen del país como se están burlando y que además, las autoridades colombianas no pudieran hacer nada, porque los altos ejecutivos tienen contratos de indemnidad. Me perdonan, pero me disculpan, yo se le exijo a las autoridades que actúen en contra de estos señores.

Finalmente, ¿Cómo van a ser reparados las decenas de miles de pasajeros, que no han sido reparados todavía? Nos parece una buena noticia que la Supertransporte tenga en situación de control ahora a Viva, que hace dos días lo anunciaron, eso quiere decir que le congelan su plata, para reparar esperarían uno y de cuatrocientos mil pasajeros afectados por esta crisis, le han solucionado a ciento diez mil pasajeros, faltan trescientos mil. ¿Cuáles son unas de las rutas más afectadas, donde esperamos acciones concretas de las autoridades? Las rutas Cali – Cartagena, Cali - Santa Marta, Cali - San Andrés, Cartagena – Pasto, San Andrés – Pereira, Medellín - Ciudad de México, Bogotá – Leticia, Medellín - Buenos Aires, Medellín - Sao Paulo, Medellín – Barranquilla, Medellín – Bogotá, Medellín – Cartagena, Medellín – Cali, Bogotá - Lima y Bogotá - Buenos Aires.

Cierro con un mensaje al señor Frederico Pedreira, alto ejecutivo de Avianca, que es quien está dando las entrevistas en los grandes medios como la que publicó la revista Cambio hoy a primera hora. Primero el señor Pedreira, de nuevo es que esto a mí me aparece insólito, esto en otro país yo no me quiero imaginar qué pasaría, pero como esto es Colombia y aquí nadie respeta y aquí el Estado Colombiano es ausente y parece que no existe y se hace lo que le da la gana, entonces el señor Pedreira salió en la revista Cambio diciendo: sí, nosotros ya compramos a Viva, sí eso es verdad, sí, sin permiso, sí, sí la compramos sin permiso. Señor ¿Y qué van a hacer con los doscientos cuarenta millones de dólares que les costó la compra si es que el Estado Colombiano no les autoriza la integración?

Y dice el señor “Ay nosotros no tenemos ya cómo recuperar esa plata”. No sé a qué se refiere el señor Pedreira, con que nosotros ya no podemos recuperar esa plata. Le van a transferir esa plata luego a las tarifas y a los usuarios, o va a cerrar Avianca, o ¿Qué va a pasar? ¿Cómo así que nosotros no podemos recuperar esa plata? Pues quién los manda andar comprando aerolíneas sin permiso. Acepta el señor Pedreira, que cuando ellos empezaron a integrarse sin permiso y se inventaron este montón de empresas fachada y de papel, ellos creían que la operación de integración iba a ser más fácil. O sea como quien dice, pensamos que podíamos hacer estas pilatunas y que la autoridad no nos iba a decir nada, porque como nunca les dicen nada, antes el Estado Colombiano corre a salvar a Avianca cada vez que ven que está en una crisis, le buscan hacerle Reformas Tributarias y todo, simplemente para salvar Avianca. Entonces.

PRESIDENTE: Doctora Cathy, un minuto para concluir.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

El señor Pedreira, no solamente acepta sin ninguna vergüenza la operación ilegal, sino que además dice mentiras, porque dice que los altos ejecutivos de Avianca, no tuvieron nunca nada que ver, refiriéndose al señor Julio Caballero, al señor Enrique Luna, al señor Galindo, ¿Cómo así que no tuvieron que ver? Si los estamos viendo en el diagrama, como hacen parte los unos de las Juntas Directivas de las otras, ¿Cómo así que no tuvieron que ver? Si ellos eran los Directores de todas las empresas juntas, ¿Cómo así que no tuvieron que ver?

Entonces ¿Quién tomaba las decisiones? ¿Nadie? ¿Cómo así que no tuvieron que ver? Claro señor Pedreira, que los altos funcionarios de Avianca tuvieron que ver. Dice el señor Pedreira que no tiene nada malo que Avianca quede en posición dominante, que así es en otros mercados como el europeo, que hay empresas dominantes y que eso no pasa nada, que ¿Cuál es el problema? no la meca del buen servicio Avianca, diciendo que qué pasa si ellos se quedan con la mayoría del mercado, es que ellos son perfectos y seguro que los colombianos estaríamos felices de que Avianca quede en una posición dominante, haremos una fiesta. Y finalmente dice el señor Pedreira, pues que ellos no tuvieron nada que ver con la suspensión de operaciones de Viva.

PRESIDENTE: La doctora Cathy no sabe aterrizar el avión. Adelante doctora Cathy treinta segundos.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

Es que se pasaron de aviones las aerolíneas. Entonces finalmente, Pedreira se excusa y dice que no tuvieron nada que ver en la suspensión de operaciones del 27 de febrero y que ellos están ayudando a los usuarios que se quedaron votados por solidaridad. A mí me da mucha pena decirle a Avianca y a Viva Air, que le están mintiendo a Colombia, a mí me da mucha pena decirle a Avianca y a Viva Air, que lo que han hecho es meterle una bofetada a las autoridades y a mí me da mucha pena decirle a Avianca y a Viva Air, que han sido unos absolutos canallas con la ciudadanía.

Que ustedes ya eran parte de la misma empresa cuando suspendieron operaciones, que es mentira que Avianca está recogiendo a los demás usuarios por buen samaritano y que es mentira que aquí había una crisis y que por eso se tenía que autorizar esta operación. Así que yo termino pidiéndole Ministro de Transporte y señor Director de la Aerocivil, que se paren duro y aquí no autoricen esa integración, que Avianca mire cómo hace para recuperar los doscientos cuarenta millones de dólares, que Viva realmente le meta el hombro, además como sus propios sindicatos de trabajadores lo están pidiendo, son casi más de cinco mil trabajadores que se podrían quedar sin puesto, sabiendo que la crisis era una ficción.

PRESIDENTE: Gracias doctora Cathy. El doctor Alejandro Ocampo, por quince minutos, como suscriptor de una solicitud de Control Político, una Proposición de debate de Control Político, que hizo él como único citante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo.

Muchas gracias Presidente. Cerebro la verdad este debate que hacemos hoy acá, porque muchos colombianos y colombianas están esperando una respuesta de este Congreso, de lo que ha sucedido con los abusos que han venido sufriendo los colombianos y las colombianas. Recuerdo un momento en que el semestre pasado, votaron o votamos una Ley que regulaba aparentemente las aerolíneas, pero que terminaban beneficiándola y no poniendo controles fuertes y esa vez solamente dos Parlamentarios votamos en contra, qué bueno que hoy se den cuenta que esa reglamentación algunos y algunas, afecta a los colombianos y las colombianas para futuros Proyectos de Ley, antes de poder votarlos y sentarse con muchas personas.

Quiero primero que esto funcione, quiero felicitar al Ministerio de Transporte por la decisión de no permitir la integración de Viva y Avianca, de no dejarse chantajear señor Ministro, eso fue lo apropiado, como celebrar también la decisión de que Satena pudiera sacar, como aquí lo pedimos en esta Comisión, varios pasajeros y pasajeras de apuros, creo que los colombianos no esperaban menos de este Gobierno. Este promedio de tiquetes es para Bogotá - San Andrés, está es la tarifa el día que ustedes venían hace ocho días, seiscientos quince mil pesos, seiscientos tres mil pesos vale Bogotá - San Andrés. Pero es lo mismo que generalmente vale de Roma a Londres y de Londres a Roma, con lo que vamos de aquí a San Andrés, vamos de Roma a Londres, pero lo peor no es eso, al otro día ese tiquete costaba novecientos mil pesos y el de Roma a Londres costaba treinta y cinco euros señor Ministro. Aquí algo funciona mal, como decía el maestro Jairo Varela, en el mismo lugar queda Cartagena y hoy vale trecientos mil y en cuatro meses va a costar un millón y eso que estamos hablando del promedio de ingresos, nosotros somos un país pobre, lo que nosotros siendo un país pobre, pagamos más que lo que paga la gente, que los italianos, que la gente de Londres y pagamos más costoso, algo anda mal Ministro, algo anda mal en las tarifas colombianas.

Hay distintos factores que hacen que el costo de un vuelo pueda tener aumentos o no, pero un vuelo puede costar cuarenta y cinco, cincuenta millones de pesos, punto de equilibrio de tiquetes, trescientos mil pesos no, equilibrio de tiquete trescientos mil pesos más o menos. Pero al finalizar, nosotros vemos precios de tiquetes diferentes, pero además no es solamente eso, cuando un colombiano llega dos minutos tarde, le toca pagar una multa que es más cara que el tiquete de avión, pero si usted espera tres horas sentado, le dan un pan y una gaseosa, es decir, si yo llego tarde pago el 120% del tiquete, y si ellos me demoran tres horas me dan el 10% del valor de mi tiquete. No hay comparación, pero además pueden vender el tiquete, pueden vender el tiquete que me vendieron a mí, que yo no utilicé, que me cobraron multa y pueden vender el tiquete y el

tiquete si yo lo compré dos meses antes, me costó trescientos y si lo venden el mismo día vale un millón y medio. Eso no es justo con los colombianos, no es justo y acá no estamos haciendo un debate algunos para acabar empresa, no, queremos ayudar la industria de las empresas, pero queremos primero defender a los colombianos.

No puede seguir sucediendo, que el colombiano compre el tiquete y lo bajen de un vuelo cuando quiera una aerolínea, porque vendió otros más, entonces quédese y nosotros le garantizamos que luego vuela. Cómo así, la mayoría del retraso, el 65% de retrasos son fallas humanas, planillas mal llenadas de la aerolínea, retrasos de la tripulación, otros son mantenimiento del avión que no es humana, otras son del aeropuerto Ministro, lo que pasa en El Dorado es desastroso. Pasamos seis meses sin hacer una poda en El Dorado para que funcionen varios aparatos millonarios que hemos comprado, hay aeropuertos que dejan de funcionar porque se daña una planta eléctrica, esto no puede pasar en este país, un país que está hablando del turismo y el tema de Aeronáutica en verdad necesitamos que funcione y la Aerocivil, necesitamos que funcione, necesitamos que se pongan al frente de lo que tiene que hacer, esto puede seguir sucediendo, que haya demoras. En el Estatuto nuestro dice demoras o atrasos atribuidas a la aerolínea, pero las otras son atribuibles al aeropuerto, a la mayoría del tráfico, a que no se puede aterrizar, no se puede salir, a pesar de que hemos hecho compras importantes en el Estado, que serán fruto de otro debate.

Cuánto cuesta un tiquete ya se los dije. La regulación, en los últimos diez años lograron que existiera una liberación de tarifas, hoy nos pueden cobrar lo que quieran, por eso cuando uno invita a la Semana Santa a Popayán o a la Feria de Cali en Cali, o a pasar la Semana Santa en Cartagena se vuelve imposible ir y entonces comienza la dificultad, porque vuelve les digo, si en la misma parte queda Cartagena, como decía el maestro Jairo Varela, por qué un día vale trescientos y otro día vale un millón y medio, ¿Cuánto cuesta en verdad el precio total del tiquete? Para que partamos de esa negociación nosotros con las aerolíneas y el Estado señor Ministro, pero esto no puede seguir así, a la libertad, además la libertad de un duopolio, porque hoy lo de Avianca y lo de Viva, pues se quedan con el más de 60% del mercado.

Investigaciones del servicio desde el 25 de mayo hasta el 18 de octubre de 2022. La mayor cantidad de quejas, cláusulas abusivas porque el dominio del contrato y del acuerdo lo mantiene la aerolínea o quien vende, jamás en facilidad o en mismas oportunidades que el usuario, no responder requerimientos, incumplir reembolsos, publicidad engañosa, a todo eso se tienen que someter los colombianos, multas por tan solo cuatro mil setecientos noventa y un millones. Pero una publicidad engañosa puede generar mucha más ganancia que esa, cualquiera paga la multa cuando la ganancia es mayor que la penalidad. Treinta y siete mil doscientos cuarenta y nueve PQRD, catorce mil cuatrocientas diecinueve por reembolso, ¿Por qué el colombiano tiene que quejarse por el reembolso? Si es un derecho que ya tiene, por servicio no prestado, plata de vuelta, ¿Por qué hay que poner la queja? Porque el colombiano se mama de ir, de ir, de buscar

y que no le paguen y entonces, entre más no reclame el colombiano, pues menos hay que pagar, no hay que reembolsar.

Cancelación del vuelo: seis mil setecientos ochenta y tres cancelaciones de vuelo. Demora del vuelo: tres mil ochocientos veinticuatro. Cambios de reserva, mire todo lo que se somete un colombiano y lo peor, fueron cuatrocientos cinco vuelos cancelados de abril a octubre, es decir tres por día, eso es lo que sufre el usuario aéreo. Ah, pero se me olvidaba decirles, de las treinta y dos mil quejas, no nos puede pasar esto Ministro, lo que pasó en el Gobierno pasado, solamente sesenta y ocho investigaciones, eso no le da confianza al ciudadano. Señor Ministro, puse una denuncia donde espero que el Gobierno nos ayude, nos apoye y es una denuncia por estafa contra Viva, porque el vender tiquetes cuando sabían que iban a cancelar los vuelos, que no iban a operar más y decir que no, eso es una estafa, es estafar el pueblo colombiano, eso es un delito.

No puede pasar acá que una empresa venda, elimine vuelos y ahora diga que no va a devolver la plata y entonces ¿Quién responde por los colombianos? Yo he puesto una denuncia por estafa, pero espero que el Gobierno juegue con toda y aprete con toda, para que a los colombianos, o los suban en el avión o les devuelvan la totalidad de su plata, que hay una diferencia grande. Si usted compró un tiquete hace tres meses para ir de Cali a San Andrés, a Cali - Santa Marta, puede que cuando te devuelvan la misma plata que pagaste, ese mismo tiquete cueste el doble y allí perdió el colombiano y allí Ministro hay que responderle al colombiano y hay que apretar a Avianca y hay que apretar a Viva, lo que ha denunciado mi compañera Catherine es muy grave, para que le respondan a los colombianos.

¿Qué hacer Ministro? Acá hay imperfecciones del mercado, yo soy de un Partido Progresista, vengo de la Izquierda y no estoy a favor del estatismo, yo quiero que haya en verdad cielos abiertos, que haya competencia, que haya libre competencia. Yo creo que nosotros lo que tenemos que hacer, es permitir que haya política de cielos abiertos, permitir que otras aerolíneas vengan a competir a Colombia, que presten más servicio, que los colombianos tengan más opciones, pero no es posible que el 62% del mercado, vaya a quedar en cabeza de una empresa, que además tiene domicilio no en Colombia sino en El Salvador creo.

Entonces, esa aerolínea no es colombiana, es de otra parte y ¿A son de qué nosotros tenemos que entregar el 61% del mercado? Cielos abiertos, posibilidad de competir, tarifas bajas, nuevos actores, competencia de mercado, pero hoy hay sitios donde solamente una aerolínea te vende ese tiquete y lo compras o lo compras, no tenés otra opción y eso no está bien. Por ética de cielos abiertos Ministro, eliminar completamente las barreras de entrada, para que cualquier aerolínea Nacional o extranjera, pueda ofrecer servicios de transporte aéreo en el territorio Nacional, sin ningún tipo de restricciones respecto a su origen o nacionalidad.

Tenemos que abrir la competencia, porque es que recordemos que Avianca sí ha sido una empresa beneficiada por este Gobierno, por el Gobierno pasado, porque había una familiaridad del Presidente con una alta ejecutiva de la empresa. Pero es que en el pasado no solamente fue por eso, no es solamente un tema de Duque, recuerden que hasta hubo un préstamo para el puente aéreo y que la Contraloría tuvo que decir que los arriendos ni siquiera estaban acorde a los valores comerciales. Y antes de los 90 la política de proteccionismo los benefició a todos, es decir el Gobierno les ha ayudado, pero al usuario no le ha ayudado, ¿Qué hacer Ministro? Yo creo que hay que fortalecer Satena, yo creo que Satena es una empresa que pueda competir con otras aerolíneas, que pueda seguir yendo a territorios apartados, pero también vuelos a la capital, a ciudades importantes, creo que debe seguir prestando servicio, creo que debemos abrir la posibilidad de hacer acuerdos con Brasil, otros países de Suramérica, que tienen una gran posibilidad digámoslo de la industria aeronáutica, para el fortalecimiento de nuestra industria.

Creo Ministro, que le corresponde a este Gobierno darle salidas a los usuarios que hoy quieren conocer el país, que hoy quieren viajar, que necesitan viajar, que necesitan desplazarse, que hay que fortalecer la empresa, hay que quitar algunas trabas de pronto de algunas aerolíneas, a ver qué dicen los señores de las aerolíneas que están aquí presentes, que esperamos poder ayudarles también, a que el Estado tenga un mejor trato con ustedes y puedan prestar un mejor servicio. Pero que acá la primer pelea es la protección del usuario, que la gente que paga, que el colombiano que ahorra seis meses, ocho meses para ir a conocer con su familia San Andrés, Cartagena, Santa Marta, tenga la posibilidad de hacerlo.

Deberían existir tarifas diferentes para la gente de San Andrés por ejemplo, que solamente pueden salir por avión, pero es imposible que gente de allá pueda venir a la capital, a otras partes. Deberíamos de tener prerrogativas en algunos momentos del mercado con eso señor Ministro. Pero el futuro del turismo, del desarrollo del país, pasa por esto y es el momento de que abramos a cielos abiertos a que haya mayor control y que haya mayor organización de parte de la Aerocivil. Muchas gracias Presidente, muchas gracias Secretaria, muchas gracias Ministro, gracias compañeros y compañeras.

PRESIDENTE: A usted doctor Ocampo. Vamos a empezar, entonces voy a arrancar con quienes suscribieron acompañando la citación de este Debate de Control con el doctor Juan Manuel, vamos a darles cinco minutos, por favor que sean improporrogables queridos colegas. Doctora Ana Paola, adelante con el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Ana Paola García Soto.

Gracias Presidente, gracias señor Ministro, Viceministro y todos los invitados participantes de este Debate de Control Político. Cuarenta y ocho millones cuatro mil pasajeros circularon por Colombia en el 2022, los aeropuertos con más tránsito aéreo o los más transitados fueron: Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena. Los destinos más

apetecidos por los colombianos fueron Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena y Barranquilla, lo cual nos llama con gran atención y gran preocupación, porque en Colombia en la Constitución de 1991, se dio espacio a la implementación del libre mercado, que consiste en un sistema de precio donde los bienes son acordados con el consentimiento entre el comprador y el vendedor. Pero ¿Cuál sorpresa? En Colombia no tenemos la potestad de concertar entre el comprador y vendedor porque hay es una carga impositiva, en Colombia simplemente encontramos en las páginas o en las agencias de viaje, que el tiquete vale X suma y esa suma nos toca cancelar, los compradores no tenemos la opción de llegar a un acuerdo sobre el precio, como nos lo dice la Constitución de 1991. Esa es una de la primera parte que debe entrar a regular la Aeronáutica, la Superintendencia y aquí nuestro Ministro, a quién le pido la atención en este debate.

Resulta que en Colombia tenemos tres aerolíneas que están prestando el servicio público pues: Avianca, Latam y Viva Air. El servicio de transporte por mar, tierra o aire, se constituye en un servicio esencial, porque va conexo con los derechos fundamentales a la salud, a la educación, a la vida, por tanto deben regularse y debe haber una libre oferta de demanda y en Colombia no la hay. Voy a presentarles a continuación dos casos, donde nos va a llamar la atención, lo que vienen cometiendo, los abusos que venía cometiendo Viva Air y que ha sido desconocido, o ha pasado por desapercibido por todos los Gobiernos. Ahí en el ejemplo vemos un tiquete aéreo del 9 de abril Montería - Bogotá en un valor de quinientos cuarenta y un mil ciento treinta pesos. En la segunda imagen vemos la aerolínea Viva Air de bajo costo, supuestamente, que tiene un modelo implementado de bajo costo, por un valor de seiscientos cuarenta y siete mil quinientos catorce.

En la tercera imagen, vemos Latam con setecientos trece mil seiscientos ochenta. Si nos quedamos con la imagen del caso 1 que es Avianca y Viva Air, Avianca está bajo el modelo de diferentes paquetes, pero Viva Air aparece como lo muestran en su página, una aerolínea de bajo costo y observamos que entre Avianca que el tiquete para el 9 de abril Montería - Bogotá cuesta quinientos cuarenta y un mil ciento treinta y Viva Air que es la de bajo costo, cuesta seiscientos cuarenta y siete mil quinientos diecisiete ¿Dónde está la regularización? ¿Dónde está la Aeronáutica Civil? ¿Dónde está la Superintendencia? Por qué aparece un modelo a bajo costo y sí como todos podemos observar, es la más costosa en entre Avianca y Viva Air, claro son la misma empresa, hoy lo entendemos.

Nuestro país como lo ha hablado nuestro Presidente, tiene una vocación turística y le hace una gran apuesta al turismo en Colombia. En el Plan de Desarrollo, se han destinado recursos interesantes para el fortalecimiento de aeropuertos regionales, lo cual no va a servir para nada, porque vamos a tener aeropuertos, pero no vamos a tener pasajeros, que puedan comprar un tiquete y movilizarse, porque vamos a tener en Colombia simplemente un monopolio de Avianca y es el caso de la ciudad de Riohacha, donde solo operaba Avianca y Viva Air. Hoy para ir a Riohacha, si Avianca dice que hay que pagar dos millones de pesos, tocará cancelarlo o sencillamente, no se podrá ir por

aire a Riohacha, porque solamente está operando Avianca con excesos, abusos y sobrecosto. Hoy le pedimos a usted señor Ministro, que se coloque la mano en el corazón, por el bolsillo de los colombianos y que se coloque la camiseta de los colombianos, que necesitan el servicio de transporte y busquemos una solución a más del millón de usuarios de Viva Air que se han visto afectados, no es justo que hoy ellos no tengan una respuesta, que han tenido que sacrificar de sus ahorros, para comprar un tiquete con antelación.

PRESIDENTE: Un minuto para concluir, doctora Ana Paola.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Ana Paola García Soto.

Hoy estas personas no tienen una respuesta. Trabajemos por los colombianos y para los colombianos, ya basta del abuso de las aerolíneas que siempre están del lado de ellos, los usuarios nunca tenemos la razón, como lo dijo nuestro compañero Juan Manuel, los usuarios siempre son los afectados en los aeropuertos y ellos siempre tienen la razón. Hoy confiamos en que el Ministro, va a trabajar por los colombianos y va a demostrar a los colombianos, que el abuso de las aerolíneas con los colombianos se va a acabar. Muchísimas gracias Ministro, Dios lo bendiga y confiamos en usted.

PRESIDENTE: Gracias doctora Ana Paola. En el mismo derecho doctor Duvalier, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango.

Gracias Presidente, antes quiero que me ayuden con el video de la entrevista de Cambio al director de operaciones de Avianca, por favor Presidente.

(VIDEO)

Se suele decir, que la política está llena de personas sin escrúpulos, sin principios y sin ética, pues parece que en el sector privado también hay que dar un debate sobre la transparencia, la decencia y sobre todo, a la hora de prestar servicios esenciales como se reconoció el transporte aéreo en Colombia. Si esto no es cinismo, si esto no es descaro entonces no sé qué es, una respuestas donde reconoce no solo un acto ilegal, que es haber hecho una compra del 100% de las acciones, sino también que están timando a la gente, que se vendieron más de un millón de tiquetes, que esos tiquetes además van hasta el 2024, que hay cuatrocientas setenta mil personas afectadas y trescientas agencias de turismo y de forma miserable, no le dan respuesta a nadie, lo hicieron de forma premeditada todo, absolutamente todo, desde la compra hasta engañar a las personas.

¿Por qué? Porque es clara la norma, que quedan sujetos a la aprobación previa de la Autoridad Aeronáutica, los convenios para la fusión ¿Y para qué se hace una fusión? Y

esto es importante que lo sepan los colombianos. Para eliminar la competencia, ese es el sentido de una integración empresarial, no tiene otro sentido, es eliminar competencia, aumentar el dominio del mercado y quien invierte esos doscientos cuarenta millones de dólares, esos accionistas que es un holding muy fuerte financieramente, lo único que espera es utilidad, dividendos. Nadie invierte para perder, solo lo hicieron con los colombianos que compraron esos tiquetes. Y aquí pregunto, suspendieron de forma arbitraria, parquearon los aviones. Dos, dejaron en el aire a los viajeros, a los empleados y a los aliados y a los socios que tienen en el negocio, tumbaron las páginas de internet, las líneas telefónicas, como un cartel, no parece que fuera una aerolínea seria, una empresa legal y dejaron a los colombianos en el aire.

Entonces, como lo dijo al final el Director de Operaciones, si los tiquetes los vendieron minutos antes de las 10:00 p.m. del 27 de abril que cerraron operaciones, ¿Cómo se asume eso? Sí no es una estafa entonces ¿Qué es? ¿Una inversión? Entonces, acaba de notificarle a los colombianos que invirtieron en Avianca Holding o en la fiducia que crearon en Londres, porque así es como hay que verlo entonces si no es una estafa y un engaño, sobre todo hay que cualificar esto ¿De qué colombianos estamos hablando? Estamos hablando de los colombianos que compran tiquete en Viva no porque les parezca la mejor aerolínea, eso es subjetivo, es porque son los colombianos que van a una aerolínea que les da un bajo precio en sus tiquetes, es decir: estudiantes, personas que ahorraron, que compraron cupones a varios años y vuelos programados a varios meses, porque les generaba un ahorro, es decir, nadie de los que compró esos tiquetes en Colombia les sobra plata, nadie, la única es Avianca que compra de forma ilegal e invierte, los doscientos cuarenta millones de dólares.

Y aquí hay que hacer varias acotaciones en el tiempo que bien señaló Cathy y que Juan Manuel tuvo al liderar este debate. Lo primero es, el 29 de abril que se compran las acciones.

PRESIDENTE: Un minuto para concluir doctor.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Duvalier Sánchez Arango.

Uy, deme dos Presidente con su generosidad, no voy a alcanzar honestamente a hacerlo en un minuto, no voy a alcanzar.

PRESIDENTE: Dos minutos para concluir.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Duvalier Sánchez Arango.

Entonces, el 29 de abril la siguiente fecha es el 8 agosto, ¿Quién hace un negocio de esas dimensiones y hace una solicitud a un Gobierno en cambio, con semejante nivel de incertidumbre que dice el mercado que había en Colombia, con el nuevo Gobierno de Izquierda? El 8 de agosto, un día después de la posesión del Presidente con cambio de

directivos, con el Presidente trasteando los muebles a la Casa de Nariño y lo mismo el Superintendente y el Ministro yo creo que, yo no sé si estaba nombrado o designado para esa época. Aquí hay mala fe desde allí y además, si no es porque Ultra pide que se investigue esa solicitud, quizás ni siquiera se dan cuenta y saben ¿Quién es el dueño de Ultra? El anterior dueño de Viva Airlines antes vendérselo a Airelandia, imagínense por dónde va el negocio, ¿Qué es lo que se busca evitar? Este negocio trasciende a Colombia, se juntaron Avianca, Viva y Gold que es una empresa brasilera que tiene la tercera parte del mercado brasilero, para ser el segundo competidor más grande de Latinoamérica con casi el 11% por debajo de Latam.

Entonces, aquí hay varias preguntas: 1. ¿Avianca puede invertir hoy para rescatar a Viva? Ya que tiene los derechos económicos. 2. Se quiere decir que si compraron los derechos económicos y no los políticos ¿Cuánto valen los derechos políticos y si ya los compraron? Para que nos lo respondan de Avianca. 3. Efectivamente si existe una separación, entonces Avianca no interviene en la fiducia que se creó, ¿Tuvo dividendos o por qué hizo la operación, esperando qué? ¿Funciona como una fundación, ahora Avianca?

Y a la Superintendencia varias preguntas, intervino y ayer Ministro, se debía dar respuesta sobre sí se aceptaba o no el negocio. No han dado respuesta, así lo dijeron cuando la Supertransporte tomó control de Viva. La respuesta para los colombianos es, si se va a autorizar o no la fusión de Avianca y Viva y es lo que estamos esperando, no se puede dilatar más esa decisión. Segundo, había un plan.

PRESIDENTE: Gracias doctor Duvalier. Doctor Hernán Darío Cadavid, por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Hernán Darío Cadavid Márquez.

Presidente gracias por su orden en el debate. Ministro y Viceministro muchas gracias y a todos los invitados de las aerolíneas, demás autoridades, Aeronáutica Civil. Casi es reiterar, lo que hace ocho días había tenido la oportunidad de conversar en este espacio, yo creo que hay que hacer una diferencia clara, sustancial, sobre si es un debate en materia de tarifas, que creo que eso tiene un componente y una explicación muy distinta y unas variables muy importantes, sobre las cuales Ministro, yo tuve la decisión de proponer en ausencia en ese momento del Gobierno por agenda y lo hago aquí nuevamente ante ustedes, que tratándose de buscar un alivio en materia de tarifas, consideremos señor Ministro tal vez buscar, la reducción temporal del IVA a los tiquetes aéreos y tal vez al combustible aéreo también. No tenemos otra manera de encontrar una solución concreta, específica, lo otro se nos puede ir en mucho tiempo divagando, explicando por qué sí, por qué no, pero Ministro yo creo que el bolsillo de los colombianos, merece ese alivio.

Hoy no se puede decir que solamente las personas pudientes son las que viajan en transporte aéreo, todo lo contrario, hay personas con grandes necesidades, que tienen que desplazarse por conectividad de forma aérea, permitamos esa solución así sea de

manera temporal. Ya se hizo durante la pandemia, ya funcionó, está probado el mecanismo y yo pudiera casi pensar, se lo habíamos dicho mucho al Ministro de Hacienda en los debates de la Reforma Tributaria, Ministro permita estos alivios. El recaudo del año 2022 fue de más de doscientos treinta y dos billones de pesos, creo que le permite un margen al Gobierno de actuar de esta manera. Ese es un tema si queremos encontrar soluciones concretas, rápidas señor Ministro frente al alivio de los usuarios, porque mientras nosotros estamos en este debate que es muy importante, pues los problemas en la conectividad y en el acceso a la tarifa, continúan.

Y no puedo dejar pasar esta oportunidad Ministro y Viceministro, desde el año pasado junto con varios compañeros de esta Comisión y de otras, tengo la iniciativa del Proyecto de Ley 143 de 2002, que busca un nuevo Estatuto o hacer ajustes en la Reglamentación del Transporte Aéreo, para permitirle mejores condiciones de protección a los usuarios del transporte, busquemos acuerdos sobre eso, lo que haya que corregir lo corregimos, lo que es de abusos, porque las cifras de las autoridades son claras, algo está pasando con la reglamentación, las situaciones son cada vez más repetidas, las quejas son mayores.

Lo que sucede con los call center, lo que sucede con las sobreventas de los tiquetes especialmente, lo que sucede con la redistribución de las competencias. Cuando sucede una situación en un aeropuerto, un usuario no sabe si tiene que llamar a la Aeronáutica Civil, a la Superindustria y Comercio, a la Transportes, ¿A quién es? Simplifiquemos esos mecanismos y esos instrumentos. Y hablemos también de los deberes de los usuarios, también hay que hacerlo, también hay que decir que una persona que se sube a un avión a agredir a una tripulación o hacer lo que se le venga en gana, pues también tiene que haber controles, sobre eso también hay que hablar.

Entonces, yo agradezco mucho y en este caso, busco por supuesto como lo he dicho siempre con las aerolíneas, este Proyecto no tiene un propósito antiempresa, este Proyecto, el nuestro, el 143, no busca ni tiene un propósito de persecución a la libertad de empresa en Colombia. Pero no nos cerremos a la banda, no nos tapemos los ojos, porque problemas se están presentando en el transporte aéreo en Colombia, las quejas así lo presentan y pero por supuesto. Nuevamente reitero, permitamos ese alivio al bolsillo, conversen en el Consejo de Ministros, no sé cómo lo tratarán ustedes lo digo respetuosamente, pero busquemos esa alternativa Ministro. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Gracias a usted doctor Hernán Darío por el buen uso de la palabra. Enseguida el doctor Jorge Méndez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.

Gracias Presidente. Hace más o menos cuatro meses presentamos esta Proposición de Debate de Control Político y la suscribí por qué estoy convencido, que ninguna región o ningún destino tiene los tiquetes más costosos, que los que tiene el Departamento

Archipiélago, ir a San Andrés llegó a costar en algún momento hasta dos millones y medio de pesos por trayecto. Pero el día de hoy señor Ministro, creo que el tema debemos dejarlo con la venia de los colegas, en un segundo plano porque hay un tema mucho más grave y tiene que ver con lo que se ha mencionado hoy, de la situación entre Viva Air y Avianca.

Creo que los colegas se equivocan en parte en hacer un debate en este momento a Avianca o a Viva Air, es que nosotros estamos en un Estado Social de Derecho con unas instituciones que se supone que son sólidas y deben garantizar los derechos de los colombianos, aquí el debate tiene que hacerse a quién corresponde. Aeronáutica Civil, Ministerio de Transporte tienen que responder por esto, Superintendencia de Industria y Comercio, Superintendencia de Transporte, es que lo que denunciaste Cathy no es nuevo, ellos dejaron que esto sucediera y les pintaron la cara y no se dieron cuenta ¿Por qué callaron o se pronuncian solo cuando suspendieron los vuelos? ¿Por qué? Si ya hacía tres semanas habían cancelado otros vuelos y nadie dijo nada.

Entonces, aquí no estamos en tierra de nadie, estamos en un Estado Social de Derecho que las instituciones tienen que hacerse respetar y yo la semana pasada lo dije, aquí la Aeronáutica Civil ha brillado por su negligencia y lo dije públicamente aquí y lo repito, el Director de la Aeronáutica Civil, ha incumplido con sus funciones y con el objeto misional de la entidad y debería dar un paso al costado, porque el problema no es solamente lo que pasó con los usuarios que estuvieron en los aeropuertos, o los quinientos mil usuarios que todavía les deben los tiquetes. El problema más grave y el que yo represento en este momento, es la situación que atraviesa el Departamento Archipiélago de San Andrés y Providencia. En solo el mes de enero, pasamos de ciento treinta y ocho mil pasajeros del año 2022 a ciento seis mil pasajeros, fueron treinta y dos mil pasajeros menos, más de un 30% en la reducción de visitantes.

El mes de febrero, solamente hasta el 17 de febrero, ya teníamos menos de treinta y un mil visitantes en el departamento y estamos cerrando el mes con menos de sesenta mil personas. Hoy en el mes de marzo, les puedo asegurar que la caída de los visitantes va a superar los sesenta mil y de aquí en adelante lo que ustedes quieran. Ya en San Andrés están cerrando restaurantes, ya pueden encontrar los letreros vendiendo lanchas, vendiendo carros, vendiendo pontones, porque es que no hay en este momento empleo para los isleños. Ese es el verdadero problema que tenemos hoy, que las sanciones las impongan, impongan lo que tengan que imponer, porque alguien tiene que responder por lo que está pasando, pero aquí no podemos hacernos los locos y señalar a uno o al otro, porque ellos no pueden hacer lo que ellos quieran, aquí hay unas normas que hay cumplir y si las incumplieron que respondan.

Pero mi preocupación y la de todos los isleños hoy, es ¿Qué va a pasar con esa caída drástica que tenemos del turismo? Pasamos de treinta y cuatro vuelos a doce vuelos el día de hoy, ¿De qué van a vivir los isleños? Yo entiendo que haya procedimientos para la famosa integración que se solicitó desde agosto, que hayan los términos, que haya

que cumplir unos requisitos, pero aquí la Aeronáutica es claro que dilató la situación y si ya sabían que estaban realizando presuntamente maniobras fraudulentas ¿Por qué no dijeron nada? ¿Por qué no dijeron nada, cuando suspendieron los vuelos hace veinte días? ¿Por qué no lo hicieron? ¿Y por qué permitieron que siguieran vendiendo vuelos, si sabían que la aerolínea estaba en tiempos de quiebra? Tanto es así señores, que en el mes de julio del año pasado, ya Viva Air había estado incumpliendo el pago de los arriendos de los aviones ¿Y qué pasó con esto? O sea ¿Quién responde por esto? ¿Aquí todo el mundo hace lo que le da la gana? No.

Hoy se ofrece una alternativa y vi el comunicado de prensa de la Aerocivil, con bombos y platillos anuncian la llegada de una nueva aerolínea: JetSmarts Airlines. Fabuloso, nosotros como miembros de Cambio Radical siempre hemos promovido por el Proyecto de Cielos Abiertos, porque es que lo necesitamos, la competencia mejora la calidad del servicio y baja los precios, eso está claro. Pero lo que no se dice en el comunicado o dicen aquí en el comunicado, que sí efectivamente van a entrar a operar veintisiete rutas nacionales y no sé qué más, no dicen dos cosas que dice el Acta 106, el Acta de Cesión 106 que tuvo la Aeronáutica, donde aprueban precisamente la operación de JetSMART y voy a sacar una parte con la venia del señor Presidente. Dice que: JetSMART Airlines solicita prestar servicio de transporte público regular de pasajeros, carga y correo con base principal en la ciudad de Bogotá, la cual operará con doce aviones que serán incorporados progresivamente, progresivamente en un período de tres años. ¿Cuándo vamos a recuperar la conectividad que necesitan las Islas? Si me están hablando aquí de tres años, cuando empiezan los aviones a operar cinco vuelos, que pude hacer las cuentas, diarios que supuestamente va a tener esta aerolínea, ¿A partir de cuándo? Si progresivamente dice que lo pueden hacer en tres años, según el Acta.

Pero, oh también encuentro aquí, que esta aerolínea, también está hablando de una posible, en el Acta queda consignado que hay una posible integración entre JetSMART y American Airlines. O sea, aquí hay unos temas de fondo que hay revisar, esto no es así a la bulla de los cocos amigos y me perdonan la expresión, porque está en juego la conectividad, el servicio público de transporte aéreo del Departamento, de los colombianos, pero especialmente a las Islas. Hoy la supervivencia.

PRESIDENTE: Para concluir doctor Méndez.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jorge Méndez Hernández.

Hoy la supervivencia de los isleños señor Ministro, depende de las decisiones que tome usted desde de su Cartera y es imperativo, que se reactiven estas rutas de manera inmediata, no podemos esperar dos, tres meses, cuatro meses, porque lo que va a encontrar es quiebra, pobreza, hambre y una situación social que realmente ya es amenazante. Usted señor Ministro es un tipo de letras, sí y tengo decirle que en estos días pensaba en esta situación y recordé una novela, que usted seguramente la ha leído como un hombre de letras que es, que se llama “Mi alma se la dejó al diablo” de Germán

Castro Caicedo, es una crónica de unos expedicionarios que llevaban allá la selva de Yarí a un grupo de expedicionarios y dejaron abandonados a esos expedicionarios y cuando quisieron llegar a rescatarlos meses después, solo encontraron el esqueleto de un hombre Benjamín Cubillos diciendo “Mi alma se la dejó el diablo”.

Señor Ministro, yo sí le pido a usted que no deje que se mueran las Islas, es importante que como conclusión de este debate, haya un compromiso de la reactivación inmediata de los vuelos de Bogotá, de Medellín, de Pereira y de Cali, porque las Islas los están adoleciendo en este momento. No queremos que se dilate más esta situación, que sancionen a los que tengan que sancionar, pero hoy le repito, son más sesenta mil personas que están dejando de visitar el departamento por no tener cómo transportarse y que obviamente los pocos que lo hacen, lo están haciendo con unos costos enormes, las posadas nativas lo están rogando, los restaurantes lo están rogando, los operadores turísticos lo están rogando y no esperamos menos de usted señor Ministro, que de este debate salga ese compromiso, esa conclusión. Muchísimas gracias.

PRESIDENTE: Gracias a usted doctor Méndez. El doctor Sebastián Gómez, me hace una solicitud que creo que puede ser válida, es que pongamos el timer ahí en la pantalla. No es posible, ah me dicen que no es posible. Busquemos la forma para ver si tecnológicamente se puede poner aquí en pantalla, para que quienes intervienen puedan ver el tiempo y no tengan que pedir tiempo adicional. En el uso de palabra el doctor Juan Sebastián Gómez y concluimos con el doctor Polo Polo y haremos intervenciones ya de los Congresistas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Sebastián Gómez González.

Muchas gracias señor Presidente. Voy a poner aquí entonces mi contador de tiempo, tratando de ser respetuoso y creo que eso tecnológicamente es posible. Como uno de los citantes agradecer que se genere este espacio en una segunda oportunidad, yo creo que y recojo las palabras de los antecesores, yo creo que aquí nuestro Debate de Control Político debe ser muy enfocado también hacia el Gobierno y hacia las instancias que tiene el Gobierno, en torno a lo que tiene que ver con la protección a los usuarios de un servicio público. Es que aquí estamos hablando de un servicio público de transporte, no estamos hablando de un lujo de viajeros, estamos hablando de servicio público. Máxime cuando este ha sido un Gobierno y yo le creo a eso, que ha planteado que la visión de nuestro país debe ser mirar hacia el turismo, pero no podemos hacer turismo, en unas situaciones económicas como las que estamos teniendo.

Yo desde el Departamento de Caldas tengo una voz digamos disonante, en términos de lo que vivimos en Caldas y en Manizales, agradezco que sé que el Director de la Aerocivil ha escuchado al Gobernador de Caldas y a diferentes Parlamentarios. Sé que usted Ministro, ha estado atento a lo que hemos planteado de los diálogos vinculantes, en lo que hemos planteado muchos Parlamentarios, porque hoy Manizales está totalmente

bloqueada para su desarrollo. Yo sí creo que la Superintendencia debe ser algo más, porque creo que estamos rayando en publicidad engañosa, o sea, yo creo que lo que le venden a uno como usuario a través de las redes sociales, no es lo que le dan como usuario. O sea, nosotros tenemos aerolíneas que restringen el uso de los baños, que de una manera casi que infame, le dicen a uno que no van a dar un servicio de alimentación que por evitar los temas de contagio. Venga, no se burlen del usuario de esa manera, eso es lo que dicen en todos los vuelos que yo utilizo, agradezco y reconozco la gente por ejemplo de la única aerolínea que tiene Manizales EasyFly, uno ve los esfuerzos ingentes que hacen los operarios de EasyFly, tratando de resolvernos a los manizaleños cómo salir de nuestra ciudad.

Se los digo sinceramente, hoy Manizales, Manizales estaba a cuatro horas por tierra de Medellín, hoy estamos a ocho horas por la concesión Pacífico 3 o adicional a eso, a setecientos y ochocientos mil pesos de cobro de un solo trayecto. Manizales cuando hay un derrumbe se bloquea La Línea. no podemos cruzar hacia Ibagué. no podemos venir hacia Bogotá por vía terrestre y usted lo sabe señor Ministro. Pero entonces nos dicen la alternativa es Pereira. Hoy para ir de Manizales a Pereira. pues tenemos que pasar por Chinchiná. tenemos que pasar por Dosquebradas, por Santa Rosa, por Dosquebradas, el aeropuerto de Manizales al de Pereira queda a dos horas, a cuatro peajes ida y regreso, pero nos dicen que podemos utilizar el de Armenia con dos peajes más. Yo creo que la situación es calamitosa y por eso sí creo señor Ministro y a todas las autoridades que nos acompañan hoy del Gobierno, que hay que tratar de tener soluciones, más allá de los temas comerciales.

Y para nosotros la solución y yo he radicado una proposición acompañada de varias firmas señor Ministro, para que Aerocafé como una solución aeroportuaria para el Departamento de Caldas, parte de Antioquia, Risaralda, Quindío, sea incluida dentro del Plan de Desarrollo como un proyecto estratégico. Hoy está la matriz plurianual de inversión, pero no está dentro de los proyectos estratégicos, así que yo le pido al Gobierno que ojalá esta proposición sea avalada, para que podamos continuar con un proyecto que está ejecución, claro que tiene dificultades pero que está en ejecución y que solamente le estamos pidiendo al Gobierno Nacional algo así como cien mil millones de pesos, para que se nos plantee una solución a los caldenses, a parte de los antioqueños y a todo el pueblo que así lo merece. Porque esto nos acercaría mucho más señor Ministro a La Pintada y cerca de La Pintada están nuestros dos pueblos patrimonio, Aguadas y Salamina, que seguramente serán beneficiados por temas turísticos, que ha planteado este Gobierno. Muchas gracias señor Presidente, soy respetuoso del tiempo.

PRESIDENTE: Gracias doctor Sebastián, por el buen uso del tiempo. Doctor Polo Polo, con usted concluimos las intervenciones de los citantes.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Miguel Abraham Polo Polo.

Muchas gracias señor Presidente, muchas gracias Mesa Directiva y buenas tardes a todos los medios de comunicación presentes. Bueno, yo escuchando las intervenciones de los Representantes, nos damos cuenta que este es un Gobierno lleno de contradicciones, porque por un lado pretenden acabar la industria de los hidrocarburos, pero por otro lado la pretenden reemplazar con el turismo, yo me pregunto ¿En qué va a volar la gente, en aviones de papel? Cómo se van a ir a tanquear los aviones, ¿Con aire? Miren aquí estamos condenando hoy a las empresas de aeronáuticas y las estamos viendo como las malas del paseo, porque solo estamos viendo una sola cara de la moneda.

Yo aquí no vengo a defender a las empresas aeronáuticas, pero ¿Por qué no miramos la otra cara de la moneda? Hoy salió el Gobernador de San Andrés llorando ante los medios de comunicación, porque antes en la isla de San Andrés llegaban diario sesenta y nueve vuelos y hoy a duras penas están llegando solo catorce vuelos, ¿Eso es porque a ellos les da la gana? Porque amanecieron un día diciendo ya no vamos a ir San Andrés, que se jodan los sanandresanos. No, miremos los costos de producción.

¿Por qué no miramos cuando este gobierno aumentó el IVA de la Ley de Turismo del Presidente Iván Duque del 5%, que minimizaba los costos de los tiquetes y la llevó al 19%? ¿Por qué no miramos cuánto ha aumentado la gasolina en este Gobierno? Por qué en vez de seguirle cobrando, por ejemplo una propuesta, a las aerolíneas el IVA a la gasolina del 19%, a esas regiones apartadas, por qué no buscamos señor Ministro de Transporte, buscar exenciones tributarias para esas regiones apartadas, que no se les cobres el IVA del 19% de la gasolina y así minimizar los costos. Pero esto no se puede quedar en el discurso simplista de que las aerolíneas son las que oprimen al pueblo y el Gobierno, es el que viene a regularizar todo. No señor, esto es por parte y parte. Por qué no miramos también Ministro, el tema de las infraestructuras y el tema de los aeropuertos y ¿Por qué no buscamos también poder crear más y mejores aeropuertos en Colombia? Por ejemplo mi región el Golfo de Morrosquillo, es una de las regiones con más potencial turístico que hay en el país y no tiene un aeropuerto digno. Había un proyecto que era la construcción del Aeropuerto Regional del Golfo de Morrosquillo y ni siquiera está en el CONPES del Pacto del Golfo, o sea hoy el Golfo de Morrosquillo se va a quedar viendo un chispero y eso es responsabilidad de ustedes, no de las empresas aeronáuticas.

Por ejemplo, el Aeropuerto del Café en el Departamento de Caldas, en el Municipio de Palestina, que dijeron que no había presupuesto, porque eso no era una prioridad para este Gobierno, que habían otras prioridades ¿Cuál es la prioridad, la Paz Total? Financiar con los impuestos de los colombianos, los sueldos de los delincuentes de la primera línea, de los narcotraficantes que se sometan a la Paz Total ¿Esa es la prioridad? Por favor seamos coherentes. Entonces, sí verdaderamente aquí queremos potencializar el turismo, minimizar los costos de los tiquetes, acabar con los abusos, aquí no simplemente hay que señalar a las empresas aeronáuticas, aquí también hay que mirar la responsabilidad del Gobierno presente, porque ustedes tienen mucha responsabilidad,

¿Vamos a acabar entonces con Avianca y meter presos a todos los funcionarios de sus Mesas Directivas?

Miren esto no se soluciona con sanciones, no se soluciona con más regulaciones, no se soluciona ni siquiera con subsidios como pretende este Gobierno, de ir a subsidiar a la empresa Satena, supuestamente con rutas sociales. No señor, ya la historia está contada, ya hay países que han aplicado la receta exitosa y aquí por primera vez estoy de acuerdo con el Representante Ocampo, por primera vez, creo que va a ser la única, cuando hablaba de la política de los cielos abiertos. Miren aquí los monopolios en Colombia y en el mundo, no es porque las empresas les da la gana de coludirse entre ellas y absorber todo el mercado, no señor, aquí los monopolios en gran medida son culpa por la intervención del Estado, porque es el Estado el que ha impedido la entrada de nuevas aerolíneas en el país, ¿Por qué no liberalizamos los cielos? ¿Por qué no permitimos la entrada de más aerolíneas en Colombia para que le planteen competencia por ejemplo a Avianca, a LATAM y así minimizar los costos?

Entonces, aquí les voy a dar unos daticos, simplemente históricos. Estados Unidos en los años 70, acabó con su política de protección a sus aerolíneas y liberalizó los cielos, con la política de Airline Deregulation Act y gracias a esa política, llegaron setenta y cuatro nuevas aerolíneas a los Estados Unidos. En Europa en los años 90, liberalizaron también los cielos y hoy hay ciento cincuenta aerolíneas en Europa. Colombia hoy a duras penas, tiene cuatro aerolíneas nacionales.

PRESIDENTE: Un minuto, adelante doctor Polo.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Miguel Abraham Polo Polo.

Yo soy citante, los citantes tenemos más tiempo, pero bueno, no voy a quitar más tiempo. Ahí está de muestra la historia, esto no lo está inventando Miguel Polo Polo, el Representante de los Palenqueros, ni de los Afros, ni de los Negros, ahí están los datos, entonces por qué seguimos empeñados en perseguir lo poquito que hay, en corretear y condenar lo poquito de que hay, en vez de abrir de verdaderamente Colombia a un capitalismo puro y duro, un libre mercado puro y duro, aunque aquí a muchos les duela esa palabra, porque esa es la realidad.

Los monopolios se acaban con más liberalización y usted Ministro, que hoy tiene la oportunidad de tomar grandes medidas a través de esa Cartera, estudie yo sé que lo ha hecho, pero estudie por ejemplo, los casos de estas regiones que le mencioné y por qué no aplicarla aquí en nuestro país. Dejemos de mirar la cara de una sola moneda y empecemos también, a buscar responsables en otros lugares como lo son el Gobierno, el Estado y los entes de control del Estado Colombiano. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Vamos a tomar la recomendación del doctor Lozada, vamos a dar dos minutos por favor improrrogables para los demás Congresistas, para si quieren hacer



preguntas directas, a los citados e invitados que están aquí presentes, para que logremos ya abrir el espacio a la intervención del Gobierno Nacional en sus instituciones hoy citadas y de los invitados.

Entonces, la doctora Piedad Correal, si alguien quiere, ya tenemos aquí la lista: doctora Piedad, el doctor Rueda, la doctora Astrid, la doctora Karyme y la doctora Luzma Múnera. Ah si perdón, la doctora Elizabeth Jay Pang, bienvenida doctora Elizabeth, esta también es su Comisión.

Preside la sesión el H.R. Heráclito Landínez Suárez.

PRESIDENTE: Tiene la palabra el doctor Álvaro Rueda.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Álvaro Leonel Rueda Caballero.

Bueno, muy buenas tardes para todos y para todas, agradecerle a los citantes de este Debate de Control Político que es de vital importancia para todos los colombianos y colombianas. Señor Ministro agradecerle su presencia, infortunadamente la semana pasada no pudimos presenciar el debate con su acompañamiento, sin embargo yo creo que es una oportunidad para mandarle un buen mensaje a todos los colombianos y colombianas, que día a día se están quejando y con razón, la suficiente, del tema de las aerolíneas y de los altos costos y de los malos tratos que han venido presentando hacia los usuarios.

Y es que como todo en el país, cuando pasa de moda un tema, pues lo que viene es silencio, silencio de los medios, silencio de las entidades del Estado, silencio incluso de nosotros mismos como colombianos y colombianas, creo que nos despertamos con un show distinto todas las mañanas. Un hecho le quita el protagonismo a otro y es que hace unos días como todos lo sabemos, pues el escándalo por el cierre de las operaciones de Viva Air, pues solo lo recuerdan a hoy yo creo que aquellos colombianos y colombianas, que infortunadamente sufrieron los abusos de esta aerolínea, aquellos a quienes se les vulneró sus derechos y claro, afortunadamente hoy tenemos un Congreso que se ha preocupado por la gente y estamos atentos a hacer este debate. Porque es que esa aerolínea, aun sabiendo que no iba a operar, siguió recibiendo compras de tiquetes hasta el último momento, hasta el último minuto antes de que se generara ese caos.

PRESIDENTE: Un minuto para concluir su intervención Representante. Un minuto.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Álvaro Leonel Rueda Caballero.

Y bajo el argumento de que era una quiebra y yo pregunto, ¿Es una quiebra? ¿Es un ansia de monopolizar, lo que se ha venido presentando señor Ministro? Porque el argumento que se refiere, es que la Aeronáutica Civil, no le dio respuesta ante las



intenciones de fusionarse con Avianca y pues resulta acá como lo presentó la Representante Juvinao, que hubo mañas en la documentación que presentaron.

Yo sí quiero invitarlo de manera muy respetuosa Ministro cómo lo dije la semana pasada, a que nos pongamos en los pantalones de esos colombianos y colombianas, que están sufriendo estos malos tratos por parte de las aerolíneas y que nos apersonemos nosotros de esta situación particular. Es momento de mostrar que este nuevo tiempo de liderazgo y de transformación, está en beneficio del ciudadano de a pie, que el transporte aéreo no se convierta en un privilegio de aquellos que tienen la capacidad adquisitiva, sino que todos los colombianos y colombianas pueden realmente.

PRESIDENTE: Continuando con las intervenciones, tiene la palabra la Representante Piedad Correal.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano.

Gracias señor Presidente, un saludo señor Ministro, a todos los Representantes del Gobierno presentes. No voy a tocar los temas que ya todos mis antecesores han tocado, no sin antes hablar del rechazo total, por esta vulneración grave a los derechos de los usuarios del servicio, que es lo que nos tiene aquí reunidos, de todos los ciudadanos colombianos que se vieron afectados no solamente con el asunto de Viva, sino también con lo de las tarifas tan altas de los pasajes y me uno solidariamente a lo que está pasando en San Andrés, señor Ministro esto es nuestras Islas queridas que tenemos que hacer algo, porque como Representante que soy del Departamento del Quindío entiendo esa situación, porque Quindío igualmente tiene el turismo, como uno de los primeros renglones de la economía y eso señor Ministro hay que tener mucho cuidado, porque son nuestras Islas qué tenemos que proteger y que me uno a ese llamado de San Andrés y Providencia.

Yo sí quiero aquí hablar de un tema puntual y es a la señora Superintendente de Transporte y de Industria y Comercio, me preocupa un tema que no se ha tocado acá y es, ¿Cómo se le va a responder a los pasajeros, a los ciudadanos que compraron esos tiquetes de Viva? y ¿Cómo se le va a responder a ANATO? Porque tengo una solicitud acá de una carta que le mandaron a la Superintendencia de Transporte, dónde están hablando que actualmente tienen un dinero en riesgo, de más de ocho mil millones de pesos, señor Ministro y nuestro querido Director de la Aeronáutica Civil que ahora conversábamos al respecto, más de ocho mil millones en riesgo, esto es un oficio que mandaron con fecha 7 de marzo de 2023: pasajeros afectados quince mil setecientos treinta y dos; reclamaciones tres mil trecientas setenta y nueve y reclamaciones notificadas a la Superintendencia de Industria y Comercio, ciento cuarenta.

PRESIDENTE: Un minuto más para concluir.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Piedad Correal Rubiano.

Cuando esas agencias trabajan con la aquiescencia del Estado, además de la confianza de que se está haciendo la supervisión a estas aerolíneas y leyendo la Resolución 705 de 2023, observo con suma preocupación desde la misma Superintendencia de Transporte, está diciendo que desde el año 2019, 20 y 21, viene la empresa con una crítica situación financiera y sin embargo, continúa el trabajo y la situación de esta empresa y por eso como no tengo tiempo para exponer lo que dice la misma motivación de la Resolución, quiero es preguntar directamente, no podemos quebrar las agencias de viajes, porque ellas hacen parte de este círculo turístico de lo que queremos actualmente en este Gobierno y es, fomentar el turismo en el país. Si se les va a exigir a estas empresas que ellas devuelvan el dinero que ya lo tiene la aerolínea.

PRESIDENTE: Muy bien Representante Piedad Correal. Siguiendo con el orden, tiene la palabra la Representante Luz María Múnera.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Luz María Múnera Medina.

Gracias Presidente, voy a hacerlo rápido porque nos están macheteando esto rápido. Bueno, lo primero es que las aerolíneas en Colombia y el negocio de Aviación, no está respondiendo ni al libre mercado, ni a la famosa mano invisible, ni a un estado protector del consumidor y eso es una cosa bien grave, porque entonces ¿A quién le responden? Lo segundo, mire la aerolínea confirmó a la Revista Semana, que vendió Viva un millón de tiquetes de aquí al año entrante, un millón, pero además que nos dejó por fuera mil doscientos cincuenta empleos. Hoy gracias a Viva y a su mal manejo, tenemos mil doscientos cincuenta empleos menos, pero además el día de la crisis vendieron cinco mil setecientos cincuenta tiquetes.

Me van a disculpar los señores de Viva, pero este es el actuar de pillos, de ladrones, así actúan los ladrones, ¿Cómo vendo yo el día que me voy, cinco mil setecientos cincuenta tiquetes? Y claro me dirán, les estamos haciendo el proceso para que devuelvan la plata y los intereses de la plata de ese millón de tiquetes, de aquí a que ellos lo devuelvan, lo que mueve eso en el Sistema Financiero ¿Cómo quién se queda el? Dos, ¿Qué hacer desde el Congreso de la República? Hay que apoyar iniciativas que modifiquen los esquemas regulatorios, no hay de otra, esto no nos da más aguante, no puede ser un escándalo que dure veinticuatro horas. Hay que modificar absolutamente todo el esquema regulatorio, para que esta gente empiece a manejarse aunque sea obligada de manera decente, que hoy no lo hace. Dos, el Gobierno Nacional nos tiene que ayudar Ministro, hay que crear más pistas, hay que mejorar los aeropuertos, pero sobre todo Satena, hay que fortalecerlo, es nuestra empresa, tenemos que fortalecer Satena. Y la tercera, modificar el régimen de requisitos ante.

PRESIDENTE: Un minuto más para terminar la idea doctora Luzma.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Luz María Múnera Medina.

Modificar el régimen de requisitos, para que funcionen ante la Superintendencia de Transporte y la Aerocivil. Necesitamos un Estado que los vigile, que los vigile no solamente a ellos, sino a cualquiera que venga a funcionar a Colombia y abrir los cielos de Colombia, JetSMART ayer dijo quiero ir a Colombia, pues bueno que vengan a Colombia a ver si la sinvergüenzada de Avianca se acaba, que además es maltrato, la conchudez, la venta de tiquetes a toda hora por encima, a mí la semana pasada me fui a montar al avión a las 2:30 y me dijeron no ya no existe.

Yo tengo con que comprarme un tiquete de seiscientos mil pesos, pero usted sabe ¿Cuánta gente había ahí que no tenía la más mínima posibilidad? Que la podían echar del trabajo, que venía a una cita médica, es una vergüenza lo que hace Avianca y creo que hay que abrir cielos y hay que poner condiciones, porque yo no puedo comprar hoy un tiquete a ciento cincuenta mil pesos y en dos días, ese mismo tiquete me cuesta seiscientos mil pesos, eso financieramente no tiene explicación. Muchas gracias señor Presidente.

Preside la Sesión el H.R. Juan Carlos Wills Ospina.

PRESIDENTE: Gracias doctora Luzma. Doctora Astrid Sánchez tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Astrid Sánchez Montes De Oca.

Gracias señor Presidente, hago un saludo general para todos por cuestiones del tiempo, y quiero señor Presidente que me regale un segundo, para que me proyecten un video de un minutico.

(VIDEO)

Bueno, como decían aquí el tiempo es oro. Por fortuna, esta Cámara tiene una representación regional, porque o si no, la gente de la Colombia profunda, la gente de la Colombia distante, no tendría hoy cómo decir, cómo tenemos las circunstancias para comunicarles con el interior del país. El Departamento del Chocó tiene dos mares, tiene trochas, no tiene ni siquiera dos carreteras que nos sacan al interior del país, por Antioquia y por Risaralda terminadas. Las aerolíneas Satena y EasyFly, nos presentan unos tiquetes de un millón de pesos un solo trayecto y ahí lo miraron en la pantalla. Ayer un trayecto Bogotá – Quibdó, un millón setecientos, ayer, un periodista iba a llegar a la ciudad de Quibdó para cubrir lo de la Ministra y no pudo. Seguidamente, quiero decirles que escuchaba a un compañero que decía.

PRESIDENTE: Para concluir doctora Astrid.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca.

Con este debate no va a pasar nada. Desde ya, quiero plantear que se genere una propuesta o un plan de trabajo, para que este debate sí sirva, para que la gente sienta que nosotros los estamos representando. Y quiero decir, aquí lo han dicho muchos compañeros, ¿Cómo potencializar el turismo, para dinamizar la economía en estas circunstancias? o ¿Cómo conectarnos al mundo, si ni siquiera interiormente nos podemos conectar? y ¿Cuál es el debate?

Quejas constantes de los usuarios de transporte aéreo referentes a la vulneración de sus derechos o el trato indigno y denigrante que reciben en las diferentes terminales del país y aquí tenemos unas cifras escandalosas: Industria y Comercio, la Superintendencia dice que se reciben del 2018 al 2023, un total de treinta mil cinco noventa demandas, de las cuales solamente han fallado a favor del consumidor, cinco mil setenta y dos, o sea el 15%. Luego se dice que de esas denuncias se demoran doscientos setenta y un días, o sea nueve meses para poder ser resueltas. Entonces señor Ministro, Superintendencia, los diferentes Presidentes de las aerolíneas.

PRESIDENTE: Para concluir, doctora Astrid.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Astrid Sánchez Montes de Oca.

Muy difícil poder concluir de esa forma, pero bueno. Hablando de EasyFly y Satena que conecta esa Colombia profunda, que revisen cómo una persona lo decía aquí mi compañera Luz María, podemos tener los seiscientos mil pesos para viajar, pero la gente de nuestras regiones que es gente pobre, de clase media, que no tiene ni siquiera para pagar un trayecto en carretera. Entonces que se revisen de por Dios, estas tarifas de manera clara y contundente. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Señora Secretaria, favor certificar, le pregunto a la Comisión ¿Si decide declararse en sesión permanente?

SUBSECRETARIA: Sí lo quiere señor Presidente, por unanimidad de los asistentes.

PRESIDENTE: Doctora Karyme Cotes, adelante en el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Karyme Adrana Cotes Martínez.

Gracias Presidente, un saludo cordial para todos los presentes, agradecerle al Ministro y a todo el equipo de Gobierno, así mismo de las empresas privadas que están aquí. Yo creo que aquí es claro y ya es como un hecho notorio, que hay una consecuencia o hay un hecho que se está produciendo y es que los usuarios del servicio esencial de transporte aéreo, han visto afectados o vulnerados sus derechos. Y creo que podemos reconocer dos causas: la primera es, la integración de la tarifa o la tarifa que nos toca pagar y la segunda, pues la coyuntura que estamos viviendo en el marco de la discusión

por la integración de estas dos empresas. Pero yo quiero Ministro, plantear digamos algunas cosas, ningún hecho ilícito en la teoría general del derecho, ningún hecho ilícito, puede ser origen de obligaciones lícitas y en este sentido lo que los hechos ilícitos generan Ministro, es una causa inmediata del nacimiento de una obligación de reparar en el marco del sistema de responsabilidad.

Y aquí es importante determinar, que las responsabilidades pueden ser tanto para el Gobierno, porque podemos estar frente a la omisión de la Superintendencia para hacer la tarea que está obligada a hacer, que es inspección y vigilancia, para percatarse del avance en el que estaban estas negociaciones, con todas las implicaciones que ha tenido. Y por supuesto, también a las dos empresas que se integraron de acuerdo con este circuito que nos han mostrado en la mañana de hoy y todos los hechos que se conectan unos con otros, en donde creería Ministro, que el Gobierno está llamado no solamente a imponer las sanciones civiles, las sanciones pecuniarias, sino también a compulsar las copias a la Fiscalía General de Nación, para que aquí se inicie la investigación penal y se establezca la responsabilidad penal, de las personas que se han denunciado en la mañana de hoy, en el marco de este Debate de Control Político.

PRESIDENTE: Para concluir doctora Karyme.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Karyme Adrana Cotes Martínez.

Y que pueden eventualmente tener responsabilidad, pero no es tarea de la Superintendencia, determinar esa responsabilidad penal, sino de la Fiscalía, la tarea de la Superintendencia por supuesto que llega hasta la imposición de las multas. Lo segundo es, por supuesto que hay que abrir el debate de revisión de todos los elementos que integran la tarifa y aquí también hay una responsabilidad no solamente de las aerolíneas, sino también del Gobierno. Hay aerolíneas que no pueden operar en determinadas regiones, como la región de donde yo provengo que es el Departamento de Sucre, en el aeropuerto del Golfo de Morrosquillo, del aeropuerto de Corozal, porque las pistas no tienen las condiciones de infraestructura y eso no lo pueden resolver las aerolíneas, eso es obligación del Gobierno, porque estamos hablando de un servicio público esencial.

Entonces, sí este Plan de Desarrollo está hablando de que el turismo es el segundo petróleo o es el nuevo petróleo, hacia allá tienen que orientarse señor Ministro, en la priorización de los recursos de infraestructura.

PRESIDENTE: Doctora Elizabeth Jay-Pang, tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz.

Gracias señor Presidente, un saludo para todas las personas del Gobierno aquí presentes, a los colegas de la Comisión Primera. De verdad que me uno a todas las voces de las personas que me han antecedido, realmente reconozco la situación de

infraestructura que padecen muchas regiones, pero yo sí quiero hoy decirle que me uno a la voz del doctor Méndez, que dice volemos por las Islas, yo le voy a añadir algo más que diga “Save San Andrés” y yo quiero que cada uno de ustedes, me ayuden conjuntamente con el Representante Méndez a salvar a San Andrés. Yo hablo por los hombres y mujeres de San Andrés, pero sobre todo por los niños que no se están alimentando ¿Ustedes saben cuánto desempleo va a haber, de dejar de percibir esos dieciocho vuelos?

Miren, no solamente son los setenta mil millones de pesos por el recaudo de la tarjeta de turismo que dice nuestro Gobernador, son más de cuatrocientos mil millones de pesos, que deja de percibir todo el sistema turismo en San Andrés, ¿Qué significa eso? Lo dijo el doctor Méndez: desempleo, San Andrés no da más. Señor Ministro, se lo decía al Ministro de Industria y Turismo ayer, usted puede hacer algo urgente para nosotros ya y es, sacar una Resolución y lograr que San Andrés se convierta en una ciudad transnacional, para que nosotros podamos también estar exentos del IVA de este combustible de los aviones que van hacia el Archipiélago de San Andrés. No necesitamos estar en el Plan de Desarrollo, solo la voluntad política suya y del Ministro de Industria y Turismo y el Canciller y ustedes, van a poder lograr salvar a San Andrés, para que esos vuelos no dejen de llegar señor y se lo había le había dicho ya al Director de la Aeronáutica Civil, a quien quiero de verdad reconocer señor Ministro, la gestión que hace el Director de la Aeronáutica Civil, es nuevo y ha empezado a trabajar.

PRESIDENTE: Para que concluya doctora Elizabeth.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz.

Usted viera la situación de infraestructura del aeropuerto de San Andrés, San Andrés merece tener un aeropuerto nuevo, digno, porque nosotros solo vivimos del turismo, no permitan que se acreciente más la situación social, económica que vive mi departamento. Señores, los niños de San Andrés no se están alimentando, porque esos vuelos no solamente llevan los turistas, sino también llevan alimentos a San Andrés y los niños no se están alimentando, ¿Sabe cuánto cuesta una libra de carne buena en San Andrés? Cuarenta mil pesos, ¿Sabe cuánto cuesta una manzana? tres mil pesos, ¿Sabe cuánto cuesta un banano? Mil ochocientos.

Los niños no se están alimentando y ustedes están acrecentando si no buscan salvar a San Andrés con esta situación. Creo que San Andrés se merece por toda la injusticia que se ha cometido con San Andrés, que se logre entre todos, esto no es que si el doctor Méndez quiere que yo venga a la Primera, es de una unión total de toda la gente del Archipiélago y de toda gente de Colombia, si nosotros realmente queremos.

PRESIDENTE: Gracias doctora Elizabeth. Termina el doctor Ardila, para darle el uso de la palabra al Gobierno Nacional, al señor Ministro, al doctor Guillermo Reyes. Gracias,

así es, tenemos varios además invitados, pero primero vamos a escuchar al Gobierno, luego del Gobierno escucharemos a todos los invitados. Adelante doctor Ardila.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

Presidente muchas gracias y este debate tiene temas, que de seguro resultan más que sobre diagnosticados y con unas soluciones claras, hay unas recomendaciones precisas señor Director en este sentido y coincido con varios colegas, que le apuntan a que a mayor competencia, pues lograremos que los tiquetes que tanto aquí hemos criticado, logren una mejor tarifa. El tema de lograr una política de cielos abiertos resulta necesaria, en materia de regulación colegas, nosotros estamos con la regulación a nivel mundo y ese es un tema que ya está y contamos con una protección y avanzar más en regulación, de seguro que terminaría siendo un problema más e iríamos en contravía de la competencia, más, más, más competencia, nos va a permitir lograr mejores tarifas para los usuarios, para los pasajeros.

Y en relación al problema que tenemos con Viva, miren este tampoco es un tema nuevo colega Catherine, resulta que el tema de Avianca ya ocurrió aquí y recuerden ustedes, que en su momento Avianca y Aces, eso terminó convirtiéndose en una verdadera novela y el Superintendente de ese entonces, negó esa unión, negó que esas dos empresas terminarían convirtiéndose en una sola y esa negación, le terminó costando el cargo al entonces Superintendente Archila y lo que se dijo fue lo que terminó ocurriendo, el temor que se tenía, pues fue desafortunadamente el diagnóstico. Una empresa con un monopolio, una empresa con la mayoría de los slot, que es un tema que no se ha tocado aquí Ministro y señor Director de Aerocivil, que termina siendo la verdadera joya de la corona. ¿Por qué se quieren integrar? ¿Para qué se quieren integrar? Porque la una tiene alma samaritana y quiere salvar a la otra. Pues no, eso no es, aquí lo que buscan es espacios para aterrizar y espacios para despegar.

PRESIDENTE: Para concluir doctor Ardila.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

Que cada vez resultan más escasos entre otras cosas, porque la infraestructura que tenemos se ha quedado corta. Así que permítame señor Ministro, decir que de seguro, usted podrá ayudarnos aquí con algunas políticas, con algunos incentivos y demás, pero aquí, aquí señor Director de la Aeronáutica que usted también tiene una gran competencia en materia de infraestructura, debería estar el Superintendente de Industria y Comercio, que valga decirlo colega Heráclito, aún no se nombra por este Gobierno y ese sí es un llamado cariñoso pero atento al Gobierno. Pues al menos nombren a los funcionarios que tienen dentro de su función, ejercer un control, que es el control que todos los colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, han pedido. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Muy bien. Señor Ministro de Transporte, doctor Guillermo Reyes ¿Cuánto tiempo necesita querido Ministro? Tiene derecho a tres porque han hablado, pero ¿Cuánto necesita? ¿Media hora? Si necesita más le doy más tranquilo, todo el tiempo que necesite. Arrancamos con media hora, adelante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Bueno gracias Presidente, Vicepresidente, Secretaria, Honorables Parlamentarios, Superintendentes, doctor Sergio París y a todos los demás asistentes a esta importantísima sesión y a quienes lo hacen desde el Canal Institucional. Yo quise que conozcan lo que fue la posición que como Ministro de Transporte, expliqué el domingo en la entrevista de Yamid Amat, publicada en el diario El Tiempo, sobre la situación de Viva y Avianca. Sin embargo, voy a comenzar por los temas del debate: tiquetes y paso al tema de Avianca - Viva y le dejaré a los Superintendentes y al Director de la Aerocivil, varios temas para sus comentarios.

Empiezo por señalar frente a las preguntas que el citante hace, que no me quiero privar sin responderle Capitán y Honorable Parlamentario, frente a sus quejas de que no hicimos nada cuando ocurrió la tragedia de Rosas y los tiquetes se dispararon. Ese día a las 3:45 de la mañana, recibí una llamada de un amigo Parlamentario que está sentado a su derecha, quién me dijo que los tiquetes estaban creo eran ochocientos mil, un millón, un millón trescientos mil tal vez el tiquete e inmediatamente lo denuncié por los medios de comunicación y se bajaron los tiquetes a tarifas de seiscientos mil, máxima tarifa que hubo fue de seiscientos cincuenta mil, entonces sí hubo presencia del Estado.

Yo algo que quiero dejar acá señalado a todos los asistentes, es que Gobierno sí ha estado presente en la crisis que tiene la aviación y que tienen ahora miles de usuarios de Viva como de otras aerolíneas. Nosotros hemos impartido una serie de medidas, hemos actuado, hemos intervenido, mantenemos un diálogo permanente con todas las instituciones involucradas, pero nuestra actuación los colombianos, sí la han visto. Y quiero entonces manifestarle, que solo quería empezar por responder, que nosotros tuvimos un papel activo, para que la primera aerolínea además fuera Avianca, que dijera nosotros no vamos a colocar un tiquete por encima de seiscientos mil pesos y así ocurrió y a partir de ese momento, ninguna aerolínea tuvo tiquetes por encima a Pasto y a Ipiales, en los vuelos que tuvimos, por encima de ese valor.

Empiezo por responder la primera pregunta que toca el tema de la regulación de tarifas, de la libertad tarifaria. Lo primero un recuento histórico corto, dice que nosotros hemos tenido en materia de control y vigilancia de tarifas, como cinco momentos en los últimos cincuenta años: en 1970 a 1985, tuvimos la llamada tarifa única semestral; en 1985 pasamos a la tarifa única quincenal; luego en 1990, hasta ahí la intervención total. La segunda fase se llama de libertad vigilada que empieza en 1991, con lo que se llamaba la banda tarifaria y en el 2007, empieza la transformación hacia la libertad total, en el

2007 viene la llamada liberalización del mínimo, que permitió que partir de ese año, comenzará un incremento considerable del sector en más del 9.2%, como lo puede certificar la IATA, la ANATO entre otros. En 2012 Representantes, comenzó la libertad total, la liberalización del máximo, hoy esa decisión de 2012, está en la Resolución 904 de la Aerocivil, qué género como les decía, un incremento que superó el 9.5% anual. Esa política ha sido fructífera y lo fue para el crecimiento del sector, ha permitido el ingreso de aerolíneas de bajo costo.

Hoy tenemos en Colombia cielos abiertos, lo hay, cualquier aerolínea extranjera que decida venir a Colombia lo puede hacer, por supuesto cumpliendo una serie de requisitos, los explicará el doctor Sergio París. Lo que pasa, es que la infraestructura aérea en Colombia de terminales, es bastante deficiente y hay que decir que en los últimos años paramos, parece que se hubiera congelado en el tiempo, el tema de la gran infraestructura que el país requería. Llegamos a más de cuarenta y ocho millones de viajeros en el 2022, con unos aeropuertos que podríamos decir en el caso de Rionegro, Santa Marta, Cartagena, un poco Bogotá, que van muy cerca de llegar a hacinamientos en los aeropuertos, no solo por el espacio público por donde uno transita en los aeropuertos, donde ya casi no puede caminar, sino porque ya las terminales no dan abasto y no dan abasto porque esos aeropuertos que mencioné se paralizaron, muchos proyectos, muchas propuestas y no se avanzó.

Este Gobierno del Cambio, que para muchos les es irresistible aceptar que el país empezó a cambiar y eso les ha costado trabajo en la mente y en el corazón, aceptar que la inmensa mayoría de los colombianos, pidió un cambio y hacer el cambio implica esfuerzos y sacrificios, pero lo empezamos en el tema de transporte. En materia de transporte aéreo lo van a ver en el Plan Nacional de Desarrollo, uno de nuestros grandes ejes se llama, ahora que mi muy querida amiga la Representante del Chocó hacía uso de la palabra sobre el tema del costo de los tiquetes hacia el Chocó, hacia Quibdó, nosotros planteamos dos temas muy importantes que varios han mencionado, Satena y aeropuertos.

Lo primero, el Presidente le está haciendo la gran apuesta a Satena, como una que no solo cubra esos vuelos a la Colombia profunda, con JOBS en esa zona, sino también que empiece a volar hacia el exterior en zonas de frontera, con un gran éxito en los dos vuelos de ida de Bogotá a Caracas, ya con frecuencias regularizadas martes y viernes ha volado con 95% de ocupación y ha regresado con 85% de ocupación. Nuestra apuesta es por una Satena fortalecida, por una Satena que le llegue a los colombianos con precios que sean abordables, por esos colombianos que no tienen otra forma de llegar al Guainía, al Vaupés, al Amazonas. Satena ha jugado un papel importante, a pesar que sus aviones ninguno supera los cincuenta pasajeros, ha ido coadyuvando la tarea de lo que dejó Viva, le estamos apostando en el presupuesto a recursos que le permitan adquirir nuevas aeronaves.

Y en los servicios aéreos esenciales, nuestra apuesta va por el tema de pistas, pero también por el tema de terminales, le apostamos a servicios aéreos esenciales fronterizos de turismo, pero también de llegarle a esas zonas tan necesitadas de Colombia. Hago dos referencias porque las mencionaron: Aerocafé y el aeropuerto del Golfo de Morrosquillo. Honorables Representantes el aeropuerto del Golfo de Morrosquillo, tiene doscientos cuarenta mil millones en estos cuatro años y ya el Director de la Aeronáutica como yo también lo hice, estuvimos en Tolú anunciando la inversión y este mismo año empezarán las obras, una vez se concluya la primera parte del proceso. Le hemos apostado, le estamos apostando a terminales aéreas fundamentales en el Pacífico, como en los antiguos territorios nacionales.

Y el tema de Aerocafé, ese es un tema que por supuesto fue mencionado en los Diálogos Sociales Vinculantes, es un tema que han venido pidiendo en el Eje Cafetero, pero es un tema de un aeropuerto plagado de corrupción, no hablo de un aeropuerto, de un proyecto cuya primera fase presenta temas de corrupción terribles, de una desorganización, de un diseño institucional vía Aerocafé, que lo primero que necesita antes de destinar recursos para hacerlo, es resolver los problemas de la Gobernación, de Inficaldas y por supuesto de otros actores que incluyen a la propia Aeronáutica Civil. Entonces Aerocafé tiene más de quinientos mil millones en una fiducia y están destinados al aeropuerto en principio, siempre y cuando se superen estas dificultades.

En materia de los cielos abiertos entonces, existen esas limitaciones de infraestructura y estamos invirtiendo en aeropuertos muy importantes ya con Apps y proyectos de IPs, le quiero decir a mis amigos y amiga Representante de San Andrés, al final les voy a mostrar la imagen que yo presenté en San Andrés, que llevó el Presidente de la República y el Director de la Aeronáutica, aquí no hay olvido de San Andrés, nosotros hemos presentado, el Gobernador nos entregó los lotes para hacer el nuevo aeropuerto que requiere San Andrés. Lo que hoy hay, ha sido una vergüenza de aeropuerto para el turismo internacional y nacional, pero ya el Director ha decidido invertir unos recursos para mantenimiento, mientras se hace la nueva terminal, una terminal que por vía de App, superará los ochocientos mil millones y esperamos entregarlo en este Gobierno.

En materia de los reglamentos aeronáuticos Capitán, por supuesto que conozco que es el RAC, no es que me lo conozca de memoria, pero conozco lo que regula en materia de derechos, deberes que tienen los pasajeros y como usted debe saber, las intervenciones en materia de la defensa de los derechos de los pasajeros, de un lado está en manos de la Supertransporte y del otro lado de la Superintendencia de Industria y Comercio. Hoy cada una de las dos se puede decir, que han ido cumpliendo la tarea frente al tema de Viva y Avianca. Hoy en los diecinueve aeropuertos donde operaba Viva, lo puede decir nuestra Superintendente de Industria y Comercio, hubo desde el primer momento de la crisis de Viva presencia de funcionarios de esa entidad, como de la Superintendencia de Transporte y de la Aeronáutica Civil, a los pasajeros se les atendió, más de treinta y seis pasajeros, han sido atendidos en vuelos nacionales e internacionales, hay algunos que han dicho que prefirieron comprar un tiquete para poder volar rápidamente, están en

proceso de reintegro de los recursos, pero ya me voy a referir a Viva y a Avianca. Entonces, los reglamentos o el reglamento aeronáutico, contempla intervenciones a monopolios, pero no a las tarifas, aquí estamos en un tema de libertad tarifaria, es en el mercado o el mercado, el que determina los precios de los tiquetes, muchas veces se aterran de por qué un tiquete vale en un momento un valor mayor que otros y todos los sabemos, depende la hora que lo compro, depende del día, depende del horario del vuelo, el valor será mayor o menor.

El segundo tema, el del mecanismo para definir el costo de los tiquetes de las aerolíneas, es importante que los colombianos lo conozcan, además de ustedes. Hay cuatro factores que afectan el valor de un tiquete aéreo: el primero, la oferta y la demanda, en materia de este punto, tenemos lo que yo decía ahora, ¿Qué tan anticipado compro el tiquete? Ahora comparaba el Representante el caso de los tiquetes en Europa, cuando uno vuela en cualquier ciudad en Europa o en Estados Unidos, si yo compro a medianoche o a última hora, pues el tiquete será más económico que en otros horarios. El tiempo de permanencia del viajero para el tiquete de regreso, la estadía y las fechas de viaje, si el tiquete es reembolsable o si no lo es y el número de sillas de que dispone la aerolínea, al momento de hacer la reserva.

Segundo ítem, los costos asociados a la operación, la depreciación de los equipos, los costos administrativos, los costos financieros, los costos de mantenimiento, los costos del personal en tierra, los costos de combustibles y los costos de servicio al pasajero. Por eso veían, cómo los aviones de Viva en muchos casos no utilizaban los brazos en los aeropuertos, porque es más económico no utilizarlos, o ¿Por qué los dejaban en determinado lugar o no? Porque era más costo en la operación, esa hace la diferencia de un vuelo de bajo o alto costo, que hoy lamentablemente en casos como nuestras aerolíneas tradicionales, se ha ido perdiendo la calidad del servicio.

Tercer elemento, los factores asociados a las regulaciones tributarias, el tema del IVA, el IVA se bajó al 5% cuando llegó la pandemia, como una petición que hicieron las aerolíneas, que hicieron las agencias, que hizo ANATO, que hizo la IATA y nos quedamos con el 5%. Cuando vino la Reforma Tributaria el Ministro de Hacienda en su Proyecto de Ley que hoy es Ley, determinó eliminar una cantidad de beneficios y exenciones y allí se fue ese beneficio que existía en materia de tiquetes aéreos y se volvió al 19%. Eso por supuesto ha afectado muchísimo la baja de reservas y de expedición de tiquetes, tal vez lo dirá ahora la doctora Paula de la ANATO, creo que un 23 a un 26% en el solo mes de enero se perdió de reservas, no por cuenta del tema de Viva, sino por cuenta del IVA, no por tema de cuenta de la situación de Viva, sino del IVA y ese es un tema que se ha planteado en las Comisiones del Plan de Desarrollo, a considerar la posibilidad de volver al 5%, es un tema que hasta ahora el equipo económico del Gobierno ha considerado que no es viable, sin embargo el tema se sigue tocando.

Hay también otros factores que tienen que ver en esto, como son las tasas aeroportuarias que para vuelos nacionales son de veinte mil y para internacionales cuarenta y cinco

dólares. Otros impuestos: un dólar que se le cobra a cada tiquete destinado a Bienestar Familiar, un dólar que se cobra destinado al apoyo al turismo como viene ahora en el Proyecto de Ley del Plan para pasajeros internacionales. Y cuarto, factores asociados al costo de la infraestructura aeroportuaria.

La tercera pregunta, tocaba los mecanismos para definir el costo del tiquete entre las aerolíneas. En primer lugar como lo decía ahora, Colombia tiene lo que se llama una libertad tarifaria, son las aerolíneas y las condiciones del mercado, las que inciden en las tarifas de los tiquetes, factores que han influido actualmente en este valor que presentaron varios de ustedes de tiquetes a Pasto, a Cali, a San Andrés, a Medellín son: uno, el costo del combustible, pasó del 20 al 25% a comienzos del año pasado, a un costo operacional que supera hoy al 40, 41% según los datos que la ANATO nos presentó. En segundo lugar, la variación de la tasa de cambio, sí Capitán, el dólar a veces sube en la mañana y en tarde, en la mañana amanece con un precio y en la tarde puede tener otro precio y eso incide a la hora de determinar o calcular una tarifa de un tiquete, también el tema del cambio de divisa influye en el valor del tiquete, mientras todos los costos, el segundo punto entonces variación de la tasa de cambio, incluye que toda la operación de las aerolíneas está determinado en dólares, mientras que los ingresos se determinan en pesos, eso hace que el costo de la operación y de los tiquetes se hayan incrementado.

Tercero, la inflación, a diciembre 31 nuestra inflación llegó al 13.12% influye en el valor de los tiquetes y una devaluación del 20.8% y el incremento del IVA como ya lo anotaba del 5 al 19%, que según los cálculos de un oficio que presentaba la ANATO, puede repercutir en un cerca del 23% entre las tarifas de los tiquetes del año pasado a los de este año. En cuanto a los datos de decrecimiento de venta de tiquetes a 31 de enero de 2023, 15.4% en demanda doméstica, 13% en demanda internacional, eso significaría en cálculo 4.3 millones de pasajeros domésticos y 1.9 en internacionales, lo que haría un decrecimiento de reservas cercano al 23 al 26%. En materia de tiquetes internacionales para que lo tengan presente todos los usuarios, los viajeros colombianos que salen del país, primero influye la tarifa neta que cobra la aerolínea por el servicio de transporte aéreo, el IVA del 19%, la tarifa administrativa, la tarifa aeroportuaria diferencial, el impuesto de salida del país, el sobrecargo por combustible, el impuesto por destino a turismo y los impuestos y tasas que cobran los otros estados. Entonces, no siempre el tema de la tarifa, depende de que uno diga que por qué es más costoso o menos costoso un tiquete en Europa o en Estados Unidos con nosotros, pues el tema influye desde el punto de vista del cambio, el combustible y todos los impuestos, contribuciones y tasas que este sector tiene.

La cuarta pregunta que nos hacían, ¿Qué hace el Ministerio de Transporte para controlar la fluctuación de los precios de los tiquetes aéreos? Y quizá con eso el Representante citante Cortés, mencionaba y hay que responder diciendo lo siguiente: como hay libre mercado, nosotros ejercemos una función de seguimiento, para esto la Aerocivil tiene establecido, una muestra aleatoria que las aerolíneas le presentan, del 10% de los

tiquetes vendidos y de eso se hace una estadística. Esa es una acción de seguimiento, pero no hay posibilidad de hacer una acción de intervención del Ministerio, como lo explicará ahora la Aeronáutica, sí tiene capacidad el Director de la misma.

En quinto lugar, en cuanto a las medidas tomadas para mitigar las afectaciones por retrasos, cancelaciones y abusos al que hacía referencia el Ponente con el RAC, digamos en primer lugar que el RAC 3 Numeral 3.10, tiene apartes que especifican los derechos y deberes de los pasajeros y usuarios del transporte aéreo en Colombia y a esa defensa y a cómo se ejerce, harán alusión los Superintendentes o las Superintendentes de Transporte, Industria y Comercio, allí están las compensaciones por las demoras, por las cancelaciones, por las sobreventas y por la pérdida de equipajes, ¿Quién hace que se devuelvan esos recursos? Primero es el pasajero el que tiene que reclamar esos derechos ¿Y qué hace el Estado, en cabeza nuestra como de las Superintendencias? Velar por la protección de los derechos del usuario y que esos derechos se garanticen.

Ahora tenemos en el caso de Viva y Avianca, en el caso de Viva perdón excluyo a Avianca, cuatrocientos sesenta y seis mil pasajeros, que podrían equivaler a novecientos treinta y dos mil tiquetes en lo que es ida y vuelta, que están afectados con el tema de sus reservas o las tiqueteras de que habla ANATO, para esos pasajeros que tienen vuelos de aquí al próximo año, ¿Quién hace respetar esos derechos? La Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia de Transporte, cada uno en el ejercicio de sus competencias, ¿Qué hace el Ministerio de Transporte? Pues el Ministerio de Transporte, tiene medidas que van desde una vigilancia, la posibilidad de un control de tutela como lo hemos hecho en este caso, de la integración Avianca y Viva con el Director de la Aeronáutica y nos hacemos parte del Comité Directivo junto con el Ministerio de Turismo, Industria y Comercio y allí discutimos políticas y medidas en favor de los pasajeros.

En cuanto al derecho de la Aerocivil para intervenir las tarifas, le quito un pedacito de su intervención doctor Sergio, decir que el Numeral 5.140 del RAC, establece dos eventualidades en que puede intervenir: la primera, cuando se presenten circunstancias que afecten la conectividad de cualquier ciudad o región del país y dos, como podría ser San Andrés, de llegar a que no exista conectividad, en caso de situaciones de abuso o posición dominante de cualquier transportador, que afecte a los usuarios del servicio.

Frente al tema de la integración Avianca y Viva, les he compartido como les decía ahora, lo que fue la entrevista que rendí a Yamid Amat, donde aparece claramente la posición del Gobierno en cabeza del suscrito Ministro, frente a ese proceso de integración. Comparto la preocupación de todos y cada uno de los Representantes a la Cámara, cuyos datos son y dejan una situación bastante preocupante de lo que ha pasado y que nosotros hemos venido mencionando, ¿Qué es importante señalar al respecto? Lo primero, el Ministerio de Transporte ha implementado un puesto de mando unificado, en cabeza del propio Director de la Aeronáutica Civil con acompañamiento de este Ministerio, de la Superintendencia de Transporte, de Industria y Comercio y las

aerolíneas, de todos los involucrados en esta crisis, para que encontremos, lo prioritario para el Gobierno del Cambio son los pasajeros y también por supuesto los empleados y funcionarios de la aerolínea Viva. Hemos realizado una Mesa Interinstitucional con las entidades mencionadas y se han tomado medidas que hemos acompañado de la Superintendencia de Transporte, para ejercer control o medidas de control sobre la aerolínea Viva.

Hemos advertido la gravedad de la situación y hemos estado en los aeropuertos resolviendo los temas en favor de los pasajeros. Este Gobierno no se ha escondido, este gobierno ha puesto la cara por sus colombianos, por sus pasajeros, dando instrucciones concretas a Avianca y a Viva para atender a los pasajeros, preocupa sí Representante Catherine y de todos los demás, la situación de Viva, ya no tiene aviones porque ninguno era de ellos, todos eran aviones en leasing, todos fueron entregados y pues desapareció por eso la medida de toma de control de la Superintendencia, desaparecieron los puestos, las oficinas que tenían para atender pasajeros y por supuesto, lo que le está pasando a ANATO con más de treinta mil millones de pesos de tiqueteras y tiquetes que habían vendido por cuenta de esta aerolínea.

La situación ha llevado que en esa toma de control, se impida la enajenación de cualquier bien que tenga la aerolínea, que hoy podríamos decir Representante Juvinao, no tiene ningún bien y nosotros ayer, hace dos días después de conversar con la Fiscalía General de la Nación, pusimos en conocimiento la situación de Viva, por si se incurrió en hechos punibles en la venta de tiquetes, tiqueteras, cuando ya se sabía que iban a salir de la operación como hoy lo están. Hemos ordenado la reactivación de la atención a los usuarios por diferentes canales, hemos sometido a control a Viva, hemos congelado los bienes de Viva, hemos dispuesto de personal de Supertransporte y de la SIC, pues lo ha dispuesto la Superintendencia en los aeropuertos para atender pasajeros, estamos trabajando con los Embajadores de Canadá, Argentina, Perú, Estados Unidos, donde había pasajeros con tiquetes comprados y hay que reconocer que Avianca, Latam, Satena han salido a apoyar esta situación de emergencia.

Finalmente, estamos revisando los slots, yo debo indicar que el día de ayer le pedí en oficio al Director de la Aeronáutica, verificar la situación financiera de todas las aerolíneas que están operando en Colombia, creo que llegó el momento de empezar a hacer un giro de cómo operan las aerolíneas, especialmente las de bajo costo, que operan con los tiquetes a futuro, a presente y cuando entran en crisis no tienen con qué responderle al pasajero, no tienen con qué responderle al trabajador y no tienen con qué responderle al Estado, porque Viva le debe una suma bastante.

PRESIDENTE: Adelante Ministro, bien pueda.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

En segundo lugar, voy a agregar que en toda esta crisis de Viva, nosotros hemos actuado en ejercicio de nuestras funciones, hemos ejercido dos controles de tutela sobre el Director de la Aeronáutica solicitándole no resolver favorable o desfavorablemente la integración, si no tomar una decisión oportuna, ya lo explicará nuestro Director, un funcionario de más de veintisiete años en la Aeronáutica, creo que nadie conoce la aviación en Colombia como el doctor Sergio París, en cuyas manos está una decisión en la que cualquiera puede tener la tranquilidad en Colombia, que no va a estar precedido por ningún tipo de presión. Nuestro Gobierno, es un Gobierno que defiende al usuario y al pasajero y que hace imperar la Ley, aquí no hemos dicho jamás que se deba aceptar la integración, se corrigieron anomalías en el trámite del proceso de integración, hoy subsanadas y el Director está no en cabeza de él sino de los funcionarios que tienen que tomar la decisión, a escasas horas de que el país conozca la determinación de una integración, que como yo lo dije y coincido con la Representante Catherine Juvinao, es una integración que de hecho o de facto, comenzó el año pasado y que se pretendió legalizar después de haberse adquirido las acciones, como la propia Superintendente de Industria y Comercio ha advertido.

Debo agregar, que todo este tema de la integración, en el fondo no es una integración de aviones, no es una integración de capitales, el tema de la integración va más allá al tema de los slots, es hoy la joya de la corona. Los slots son los turnos de salida de los vuelos por horas, hoy la Aeronáutica tiene determinado número de sesenta y seis slots, donde entran vuelos comerciales, privados y del Estado, lo cual incluye los vuelos de la Fuerza Área y la Policía y es el tema de los slots, la gran preocupación de las otras aerolíneas, como lo han dicho en las intervenciones de la integración y es también el gran interés en el proceso de la integración. Claro que los slots hay horas en que no tienen mayor interés y hay otras por supuesto en las llamadas horas pico, que son los que generan ese gran interés en Viva.

Digamos que estamos tomando las medidas con la Aerocivil y en el próximo Comité Aeronáutico vamos a seguirlo discutiendo, a partir de recomendaciones e instrucciones de nuestro Presidente de la República, ¿Cómo vamos a revisar y regular los slots? Nadie en Colombia es dueño de los slots, hay slots históricos, pero nadie puede decir que tiene un derecho de propiedad, o un derecho real posesorio de los slots. Los slots son de la Autoridad Aeronáutica y ese es un tema que vamos a revisar. Por supuesto que darle la bienvenida a nuevas aerolíneas es importante, pero hay que hacerlo con seriedad y responsabilidad, este es un sector sensible, hay muchos lugares del territorio nacional al que solo se llega a través de la vía aérea y pues marítima, pero con horas como ocurre para llegar a San Andrés y Providencia.

Frente a los comentarios y seré muy breve Presidente, voy a mencionar muy rápidamente frente a lo que decía el Representante Cortés de las sanciones a Viva ¿Si ya se impusieron? Pues imponer sanciones exige el debido Proceso Administrativo, quién impondrá las sanciones serán de un lado la Superintendencia de Transporte, si hay lugar a ellas y del otro la Superintendencia de Industria y Comercio y sí cometieron delitos que

respondan por estafas posibles y otras conductas punibles. ¿Vamos a permitir que Viva se integre a Avianca? Lo va a decidir la Aeronáutica Civil, yo he sido muy prudente al hablar del tema, de que esa es una decisión que tiene que tomar la Aeronáutica Civil y donde el Ministerio no tiene facultad de intervención, ni mucho menos podrá decirlo el doctor Sergio, jamás ha recibido una llamada de mi parte, salvo para decirle que le pido celeridad en una decisión que el país espera, como cuando uno está enfermo o se salva o no se salva, pero uno quiere saber la verdad.

Frente a la solicitud de la presencia en aeropuertos, Honorable Representante esté tranquilo, desde el primer momento de la crisis acudimos a todos los aeropuertos y personalmente lo hice en varias ocasiones, resolviendo los problemas de muchos pasajeros, testimonios le puedo compartir Representante. Frente a los comentarios de la Representante Catherine Juvinao, yo dejaría el tema de las consecuencias legales y demás de esta integración que se dio o no se dio, que lo mencionen las Superintendentes, ¿Quién dio la orden de suspender las operaciones? Yo lo digo y lo he señalado en muchos medios de comunicación, a nosotros se nos alertó de la situación que vivía Viva y por eso argumentaban la integración, pero jamás nos notificaron que Viva iba a salir inmediatamente del mercado tal día a tal hora, como si era previsible, se debió haber comunicado. El tema de la formulación de pliego de cargos, Representante creo que la Superindustria y Comercio le podrá resolver, vuelvo a reiterar, si hay algo que este Gobierno ha hecho, es estar presente en aeropuertos y en las regiones del país.

¿Cómo serán reparados los pasajeros? Bueno ya lo va a decir la Superintendente de Industria y Comercio, ¿Han apoyado en la presentación de demandas? Y de esas demandas surge la orden de que se cumpla con el reintegro de los valores, la asignación de otro vuelo y un poco en la misma línea van las decisiones de la Supertransporte. Estamos haciendo respetar el sector aéreo y ante todo a los colombianos. Frente al comentario del Representante Alejandro Ocampo, decirle que falta investigación, para eso queremos reformar la Superintendencia de Transporte, requiere más herramientas y más fuertes, pero con todo y eso desde 2019 que viene ejerciendo la competencia, ha iniciado noventa y tres investigaciones administrativas, pero no porque sean solo noventa y tres denuncias, sino que las denuncias se agrupan en un solo expediente y esos noventa y tres corresponden probablemente a miles de denuncias que han hecho pasajeros por retrasos, por otro tipo de conductas que se generan en la operación del transporte aéreo. Cuarenta y cinco sanciones a veintitrés empresas y más de cuatro mil millones en multas, han sido impuestas a las aerolíneas por incumplir sus obligaciones en materia del transporte aéreo.

A la Representante Ana Paola García, Representante decirle que nosotros estamos apostándole a muchos aeropuertos de servicios aéreos esenciales, a pistas así como en los ríos a muelles que tanto necesita el país. Nosotros, nos hemos colocado en la apuesta de los colombianos desde el 7 de agosto, cuando este Gobierno llegó a hacer el cambio. Frente al comentario del Representante Duvalier, se financia las operaciones con recursos futuros, ya lo decía yo allí es donde, por ejemplo, en Estados Unidos, hay una

Norma que establece que cuando el tiquete se compra con tarjeta, el dinero permanece en el banco hasta que se determina que la operación aérea, el desplazamiento se dió. Aquí tenemos que llegar allá, porque si no vamos a estar en las mismas circunstancias que estamos hoy con Viva.

El tema de la compra de los derechos políticos de Viva, dejaría ese tema a la Superintendente de Industria y Comercio, la respuesta a la integración la dará nuestro Director de la Aeronáutica y no se puede retrasar más la decisión, pero tampoco podía la Aeronáutica, dejar de darle el derecho a los terceros interesados con justo título a presentar los argumentos del por qué sí, o el por qué no la integración. Representante Cadavid, yo creo que lo va a compartir ahora el Director de la Aeronáutica, estamos considerando temas que podrían implicar eliminar algunas tasas, algunos derechos que se están cobrando los aeropuertos y que ustedes en el Congreso, examinen el tema del IVA.

Lo mismo al Representante y amigo mío el Representante Méndez, yo hace muchos años casi desde pequeño, tengo puesta la camiseta por la Isla y apenas llegué mi primer interés estuvo en el Aeropuerto de San Andrés. No es justo que una isla que vive repleta de turismo, hoy golpeada por el tema de Viva, esté padeciendo lo que padece por su aeropuerto. Cuando vino toda la crisis de Viva, diariamente el Gobernador de su departamento, nuestro Archipiélago se comunicó por la preocupación que tienen y yo espero que, hoy terminado el debate, bienvenida esa comisión Presidente a la que hablan de Congresistas que nos acompañen, a hacerle seguimiento a esto que ha sido este debate tan importante, tomemos medidas en torno al tema de San Andrés y la población que debe ir y regresar del Archipiélago.

Al Representante Juan Sebastián Gómez, el tema de Aerocafé nosotros no lo incluimos, nosotros lo incluimos en el Plan Nacional de Desarrollo, porque hizo parte de los diálogos sociales vinculantes, como proyecto estratégico no lo hemos considerado porque tiene que resolver, primero una gran cantidad de problemas que tiene, pero los recursos están y si resolvemos los problemas, vamos a sacar adelante este aeropuerto tal cómo está dentro del Plan Nacional de Desarrollo.

Al Representante Polo Polo, pues es muy válido el tema de las exenciones tributarias en las regiones alejadas así debe ser, yo creo que no puede ser igual el costo de los tiquetes, la operación para una persona que vive en esa Colombia profunda y la operación que lo que es para las demás operaciones. Mire Representante Polo Polo, aquí se cuestiona mucho el tema de las tarifas o los valores de la gasolina en los aeropuertos, la gasolina vale diferente en el Aeropuerto del Edén a lo que vale en el Aeropuerto de Cali, o a lo que vale en el Aeropuerto de Medellín. Nosotros hace tres meses le solicitamos a Ecopetrol, se pronunciara para colocar en el mismo nivel y en el mismo valor las tarifas y aún no tenemos respuesta de Ecopetrol.

Representante Correal y amiga, pues el llamado sí a San Andrés vuelvo y reitero, vamos a mostrar acá si alguien me hace el favor para que lo vean, lo que es el proyecto del Aeropuerto de San Andrés para que quede en imagen, creo que va a ser el aeropuerto más lindo que tendrá Colombia y que haya tenido Colombia. Hay que fomentar el turismo esa es nuestra apuesta, nuestra apuesta es al turismo para hacer la transición que necesitamos a las energías limpias y en particular del carbón y el petróleo al turismo y para eso necesitamos, infraestructura. Si quiere lo puede ir pasando para que vean el modelo de aeropuerto.

A la Representante Múnera, el fortalecimiento de Satena está, lo hemos hecho, está en el Plan de Desarrollo y el tema de régimen de requisitos de patrimonio de actividad de las aerolíneas, hemos ya empezado a ejercer esa función. Representante Astrid Sánchez, el Presidente de Satena ahora me contestó y me dijo, que va a revisar porque no es posible, pero hay una Directiva del Presidente al Director o Presidente de Satena, para que las tarifas de los vuelos que opera Satena, sean tarifas diferenciales con los menores costos posibles. Pero lo vamos a revisar, le prometo que le voy a dar un análisis de valores de tarifas de esos tiquetes para que haya de parte suya, tranquilidad de que estamos operando con tarifas reales y a menores costos.

A la Representante Karyme, decirle que el Gobierno estamos con el tema de las sanciones penales, hemos aportado elementos a la Fiscalía en la investigación que está adelantando. Y a la Representante Elizabeth Jay-Pang, el tema de la resolución para que San Andrés sea ciudad transnacional para estar exentas de IVA, es un tema que lo podemos revisar desde el punto de la Aeronáutica Civil.

Por lo demás, decirle al país, decirle a los colombianos, decirle a la Cámara, alguien me decía que por qué la Comisión Primera citaba a este debate, bienvenido este debate en todas las Comisiones. Estamos para demostrar como hoy lo hablábamos en el Consejo Extraordinario de Ministros, que en el Gobierno del Cambio estamos recorriendo el país, estamos mirando las terminales aeroportuarias, estamos revisando las torres de control, estamos invirtiendo recursos importantísimos para crear nuevas terminales como para renovar las que están y que estamos del lado de los pasajeros, de los usuarios.

Nosotros queremos que, en la operación aérea, lo más importante sean los usuarios y los trabajadores. Y frente al reclamo de Anato, nos hemos unido a buscar, cómo vamos a hacer para que se responda. Alguien le tiene que responder a Anato, a las agencias de viajes, a los pasajeros por la crisis que ha dejado Viva y que de verdad compromete seriamente, el tema de la aviación y los derechos de los pasajeros. Les agradezco mucho, sus muy importantes intervenciones que serán por supuesto todas y cada una consideradas en las decisiones que tenemos y vamos a tomar desde el sector transporte. Gracias Presidente.

PRESIDENTE: A usted estimado Ministro, gracias por su intervención. Vamos a continuación, a escuchar al señor Director de la Aeronáutica Civil, el doctor Sergio París, adelante doctor Sergio en el uso de la palabra.

Doctor Sergio, que si puede acercarse acá le abrimos un espacio para que las cámaras puedan, aquí tranquilo Ministro aquí le abrimos un espacio para que pueda intervenir por solicitud directa de CM&, que lo quieren publicar esta noche.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director de la Aeronáutica Civil.

Gracias señor Presidente, gracias a la Comisión Primera de la Cámara de Representantes. Primero que todo, quiero felicitar a las mujeres en su día y aquellas que están asociadas a la aviación, que le han tenido que poner la cara a este problema desde los mostradores, algunas operando moviendo equipaje y a todo el personal de la Aeronáutica Civil, gracias.

Digamos, aquí hay varias cosas que quiero comentarles inicialmente. Yo llego a la Dirección de Aerocivil el 27 de diciembre con un mensaje absolutamente claro del señor Presidente, en varios sentidos y uno de lo que me dijo a mí, que está transversal a varios de los comentarios, es que hay que dejar en los aeropuertos grandes porque ellos se defienden solos y hay que preocuparse por aquellos que no tienen quién lo represente, llamémoslos aeropuertos huérfanos. Y eso implica también, entender de alguna manera, lo que significa la aviación en este país, porque es una aviación diferente, si ustedes la miran de las fronteras al centro que si del centro hacia las fronteras y eso es muy importante en la política de este Gobierno en el Plan Nacional de Desarrollo, que será aprobado por ustedes y en la conciencia que cada ciudadano tiene de y sobre este territorio que nos dio, Dios.

Si ustedes la miran así, de afuera hacia adentro, se maneja de una manera distinta, si la miran de Costa Pacífica, si la miran del mismo San Andrés, Leticia, del Putumayo, de Puerto Carreño y demás y la necesidad del transporte aéreo, hay que tener presente que las circunstancias de ese transporte son diferentes, son operadores de taxi aéreo, pequeñas empresas y un rol fundamental de Satena y ese rol como lo ha dicho el señor Ministro, debe continuar y en ese orden de ideas, allá la Aeronáutica Civil desde el 2018 y 19, modificó el RAC 5 para darle acceso a varios y pequeños empresarios del transporte, para que puedan crecer y eso es conocido por el Representante citante, el doctor Cortés y allá hemos venido mejorando y tratando de brindar una conectividad y esos pequeños empresarios, están vendiendo cupos para poderse transportar y hay iniciativas interesantes.

Pero la necesidad, si usted mira un colombiano de esa región con un colombiano de la Colombia rica, llamémoslo así, es totalmente diferente y en eso, yo le hallo absoluta razón al Presidente y su esfuerzo sobre esa regiones y es el mandato que tenemos, de hacer

pistas en esas regiones y avanzar en esa necesidad hoy insatisfecha, para mantener integrado este país. Sin la aviación muy probablemente el mapa político de Colombia no sería el que hoy es, sin la aviación ese mapa sería y estaría de una manera seguramente dibujada de una forma que no corresponde al querer de hoy y de lo que tenemos como Nación.

Y para contestar algunas de las cosas que el señor Ministro, ya ha dado respuesta amplia y suficiente, me voy a detener en aquellas en las cuales me ha pedido que haga énfasis, sí y ese orden de ideas para el señor Representante Cortés. Es claro que las tarifas sí son una condición de la oferta y la demanda y por supuesto, de la competencia. La tarifa en sí misma, refleja es una situación de mercado más no el análisis profundo de la competencia y de cómo dijo el Ministro, el querer de este Gobierno que haya una Satena como operador público, logrando de alguna forma equilibrar el acceso. Y para eso, existen formas de hacerlo, está la Ley de Turismo en donde hay la posibilidad de apoyar sitios turísticos con subvenciones, que requieren de Ley y está el Plan Nacional de Desarrollo, donde ya hay una subvención para Satena. Ese equilibrador de un operador público en el mercado implica también el impulso que se le ha dado para la operación internacional y hoy, es el operador que está cubriendo la necesidad de integrar familias socialmente separadas por cosas del pasado, con la República Bolivariana de Venezuela.

Luego al final del camino, lo que tenemos que mirar no es en sí misma la tarifa, porque las tarifas que hemos visto, pues por supuesto corresponden a una realidad de mercado si no ir hacia atrás en la competencia y la competencia resulta ser absolutamente clave para las decisiones de la Aeronáutica Civil, competencia, mercado y usuario, son las tres recomendaciones para cualquier decisión. Ayer el Gobierno Americano, a través de su Departamento de Justicia, prohibió o de alguna manera, no permitió la integración entre dos grandes operadores JetBlue y Spirit y la razón de fondo, es la misma por la cual la Aeronáutica Civil en noviembre del año pasado dijo, NO a la integración.

Y la integración tuvo un no rotundo tanto, porque no se demostraba la crisis como porque las reglas de la competencia se quebraban para construir una serie de comportamientos, que no son adecuados en lo que queremos ver. Entonces, partamos del principio que la Aeronáutica Civil, como un hecho público ya dijo que No, actuó de la misma manera que un país absolutamente capitalista como Estados Unidos está actuando, diciendo que NO, ¿Qué regla de conducta es la que sigue? ¿Qué regla es la correcta ahí? Lo voy a decir más adelante, dentro de las posibilidades que tiene la Aeronáutica Civil y el país en este asunto.

Un tema importante que hay que conocer, es la forma o lo que se conoce como el Revenue Management como se maneja la venta de un avión, detrás de la competencia, es decir, más jugadores en un mercado, hay la forma como ese Revenue Management se viene manejando, esa es una nueva forma de hacerlo desde el 2012, cuando se ha permitido la libertad completa, desde el punto de vista tarifario acompañada también, de una libertad de competencia. Y en ese orden de ideas, es un tema que tenemos que

desde la Aeronáutica Civil, comenzar a conversar con los distintos operadores, para que esos algoritmos detrás de los canales de ventas, puedan ser manejados sobre todo, en casos o momentos en el cual una situación grave en el país y eso fue lo que se vió en Nariño, porque el algoritmo no comprende situaciones atípicas que si pueden suceder en algún momento en un país, que vive tan y con tantas situaciones que le suceden cada día de manera coyuntural.

El Revenue Management, termina siendo un elemento importante que no figura realmente en las regulaciones, porque las regulaciones nuestras en materia de tarifa cómo lo decía el Ministro, a partir del 2012 son de libertad y hay que entender que hoy en día se vende cada silla, cada espacio o cada transporte de equipaje como una práctica del mercado, no queriendo decir que es mala, sino simplemente queriendo decir que requiere también de un conocimiento, porque la tarifa no es plena por todo el avión, depende de la hora, el momento, la necesidad, la demanda, el comportamiento del vuelo y otras circunstancias.

Yo quisiera ver un sector, que no tuviera tanta y hoy he escuchado problemas, problemas, problemas, problemas y es la verdad. La Aeronáutica Civil, como bien lo saben y con lo que reveló Semana y todo lo demás, tiene inmensos retos que resolver y esos retos que resolver, requieren también de una actitud hacia allá. Si me preguntan, me parece que el sector debiera tener menos conflictos legales y más ganas de volar, más aviadores y una necesidad de concentrarnos en que ese usuario que está ahí, en esa demanda que esté ahí, claro con reglas de proporcionalidad para que no haya posiciones dominantes, se pueda competir es en el servicio y no en los tribunales, que es como parece ser hoy el mercado aeronáutico, tristemente se está moviendo.

En relación a lo que ha hablado la Representante Catherine Juvinao, efectivamente yo me hago es simplemente un dilema mental de un profesor de escenarios o de matrices, la matriz es que uno más uno debiera dar dos, pero en el caso que nos estamos hablando, da un ente integrado. O sea, en ese caso la fórmula es uno más uno para tener un ente integrado, hoy en día hay uno más cero en unas condiciones de mercado que hay que entender y que han venido reaccionando positivo, da igualmente uno, sí. Pero, ¿Con qué diferencia hoy en día ante la situación actual? El dolor que sufrieron muchos colombianos y que ustedes transmiten acá y todo lo que ha venido sucediendo, pero al final es casi que el mismo resultado. Entonces, lo que hay que entender en el uno más uno, que es igual a uno, es ese más que establece unas reglas de conducta apropiadas para que florezca la competencia y en eso estamos empeñados, criticados o no criticados, en que esa regla de conducta que está ahí, sea en beneficio del mercado. Es decir, en beneficio de los demás que pueden competir para que el mercado fije unas tarifas más justas y más equitativas.

Y ese es el empeño de la Aeronáutica Civil y ahí estamos básicamente, con esa regla de conducta y con esa visión trabajando. De esta crisis, hay que aprender coincido en muchas de las cosas que usted ha dicho, coincido porque son ciertas y porque la verdad

que ha venido floreciendo es cierta, es pública y coincido que de aquí hay que aprender hacia adelante, en el respeto propio del usuario poniendo al usuario al centro, porque el final del camino es el afectado. Cuando uno mira a los derechos por los cuales nosotros abrogamos en los reglamentos aeronáuticos, es precisamente por eso, por darle un espacio al usuario, pero también hay que entender hacia dónde ha venido el país.

El país ha venido, de una Aeronáutica Civil en su época muy, muy, muy poderosa y muy fuerte, a una Aeronáutica Civil que hoy comparte responsabilidades de vigilancia, tanto con la Superintendencia de Industria y Comercio y con la Superintendencia de Transporte. Uno se preguntaría, ¿Cuál es el modelo correcto? Los chilenos tienen una autoridad supremamente fuerte, los panameños también sí y en el resto del Continente, están muy pocos ávidos de aviación, exceptuando Brasil ¿Cuál es el modelo correcto? Yo debo decir, que hoy con la experiencia vivida y se lo debo decir mirándole a los ojos, creía siempre que mi entidad debiera ser la única que controlara todo, pero hoy estoy convencido de que el sistema de vigilancia que tenemos funcionó y le tengo que agradecer a las Superintendencias, porque estuvieron ahí, igual que la Aerocivil en lo que debe, pero estuvieron ahí.

Eso es una prueba muy importante para un sistema, que hoy comparte responsabilidades sobre los usuarios y que implica indiscutiblemente un trabajo coordinado a futuro, para que podamos avanzar mejor. Cosas como lo que sugería la Superintendente de Industria y Comercio, de que los funcionarios de Aerocivil no conocemos mucho sobre los derechos de la competencia, es cierto y ella se ofreció a entrenarnos y a capacitarnos para que seamos el primer respondiente en los aeropuertos, lo que agradecemos. Pero, el sistema funcionó en la crisis y está marchando y cada una actuó y la Aerocivil actuó en lo que debía, igual que lo hizo la otra Superintendente de Transporte en prohibir la venta de tiquetes, cuando nos enteramos de esta situación tan complicada, sí.

Al final habla usted de la reparación de los pasajeros pendientes, eso es un pedido del Presidente mismo, el señor Ministro sabe porque nos reunimos con él y esa es una regla de conducta, si es uno más uno, si es uno más uno hay que reparar a los afectados y a los que van a ser afectados a futuro. En ese orden de ideas, esa regla de conducta es intransable en el caso de uno más uno, igual a uno sí ¿Por qué? Porque es de absolutamente respeto, primero con el país y segundo, con este Congreso y segundo con la Cámara como usted bien lo señala.

Al Representante Campo, igual que habla de las tarifas y de la equidad de los derechos del usuario, yo le agradezco que traiga al escenario Satena. Satena, es el operador público que cubre las mayores necesidades y a veces se ve en angustias para hacerlo con los taxis aéreos y es que, debemos hablar entonces de un transporte aéreo social, lo ha dicho el señor Ministro ¿Qué significa eso? Un sistema de transporte que llegue a los sitios apartados de este país como Vigía del Fuerte, Leguizamo. Yo he escuchado en estos dos meses tratando de entender un país que no conozco, porque debo decir que soy de esta región cierto, las necesidades de muchos de ustedes que han pasado por mi despacho, contándome sus afugias. En San José del Guaviare, en Miraflores y

precisamente lo que ha bregado el Gobierno, es de diseñar una política hacia allá, no solo con Satena como jugador en los distintos niveles del mercado, sino absolutamente decidida a tratar de tener un sistema de transporte social más equitativo, con aquellos que por salud, por familia o por trabajo, o por estudio, deben estar conectados a otros centros de población que les brindan esas capacidades.

A la Representante Ana Paola, cierto habla del modelo de bajo costo. Complementando lo que dijo el Ministro, hay que entender y esa pregunta la hice en alguna vez a alguno que sabe de aerolíneas y me dijo, no bajo costo es porque una aerolínea se dedica a recoger y trabajar muy bien sus costos, lo que le permite ofrecer un bajo precio. Desde el punto de vista de mercado, parece que nos hemos confundido los colombianos en ese término, bajo costo no significa sacrificio, no significa para el pasajero dejar de ser bien servido, significa la capacidad empresarial de una aerolínea, de ofrecerle un bajo precio y una capacidad de escoger, si quiere el bajo precio o quiere una atención distinta como en el mercado se lo ofrecen otras aerolíneas y esa es una digamos, verdad a la que hay que encaminar.

Ahora, yo me pregunto y usted lo decía, sobre este tema sí y es Riohacha, nosotros entendemos que debe haber competencia, ya otra aerolínea ofreció cubrir ese mercado, estamos en estas coordinaciones porque nosotros le hemos dado libertad a volar a todos los destinos cómo lo hicimos con la emergencia que tuvimos en Nariño por Rosas, ahora la tenemos un poco a nivel nacional y de que entren esos operadores a cubrir esas necesidades. El Representante Cadavid, que habló de las tarifas y del IVA, como lo dijo al señor Ministro eso es un tema de, no es de la Aeronáutica Civil, pero sí puedo decirles que un tiquete que me traen acá a la pantalla para mostrarlo, tiene un alto componente de cosas que no son la tarifa. La tarifa es una cosa que es del transportador, hay una tarifa que se paga dependiendo de si se hace por una agencia de viajes o no y yo quiero que, en eso, transmitirles que las agencias de viajes son parte de la aviación, porque son los canales de distribución y asesoría pertinente y esa asesoría vale y los pasajeros que atienden por ahí sus tiquetes, pues tienen una asesoría que les es muy importante en las decisiones de viaje, cosa distinta de enfrentarse a una página web sin saber ni siquiera, cómo puede o cómo puede organizar otras cosas colaterales del viaje.

Y en ese orden de ideas, todo lo que no está atado a la tarifa, pues son costos adicionales fijos que paga el usuario, que deberían ser revisados por supuesto que sí, por una razón fundamental Representante Cadavid que usted tocó, el país hoy o para el país hoy, la aviación es un sistema de transporte masivo, no lo era en el 2012, si la libertad tarifaria del 2012 llevó a esta situación en que el mismo número de pasajeros es el mismo número de colombianos, bienvenidos, sí. Pero eso implica entender que la aviación o cuál es la aviación que quiere el país, si una que corresponda a un transporte muchísimo más masivo como Europa, Estados Unidos o una diferente que tiene que pagar altísimos tributos u otras contribuciones para poder ser asequible, siendo un servicio esencial. Ese dilema está ahí y es el que le entiendo usted nos transmite, pero la Aeronáutica Civil no puede entrar en materia tributaria a comentarlo.

Al Representante Méndez, San Andrés yo estoy absolutamente comprometido con él por instrucciones propias del señor Ministro desde que él llegó, e instrucciones del señor Presidente de la República, nosotros estamos actuando en la medida de nuestras capacidades, pienso que esos espacios de San Andrés y lo saben todos los operadores, son prioritarios. Si mañana piden un adicional, si a esta hora hay que sacar un adicional, si quieren poner más frecuencias, más rutas, el aeropuerto de San Andrés hoy es libre, libre para el que quiera llegar y salir y el que quiera ofrecer sus servicios. De ahí para adelante, en la infraestructura, cambiarla toma más tiempo, sacamos diez carros de basura y estamos en un proceso de trabajar hacia allá, eso toma unos días más. Pero el compromiso del Gobierno, como nos lo ha dicho el señor Ministro, es total.

Al Representante Gómez, habla de las instancias y de Caldas, yo creo que el Ministro en eso ha sido preciso y claro y digamos, un poco ahí también se ve, que se ha vuelto más un problema de abogados, que un problema de aviación y en ese sentido el Ministro dio respuesta. Al Representante Polo Polo, que habla de turismo excúseme Representante, Tolú es objetivo del Presidente de la República, logramos ya que nos entregaran el estadio de béisbol que estaba invadido y deben estar o si no en los próximos días, comenzando a hacer el cerramiento de las áreas que ya se adquirieron, para construir ese terminal aéreo y hacerlo una pista para las aeronaves 320. Ese proyecto es y es de la comunidad, lo hacemos de frente con la comunidad y como lo dijo el Ministro, tenemos todo el compromiso de poder entregar la pista en este Gobierno.

A la Representante Elizabeth, muchas gracias por todo lo que usted ha hecho en la Isla igual que el Representante Méndez, organizar a las fuerzas vivas, tratar de entender cuál es el problema de la isla y por supuesto, que tenemos la camiseta de Save San Andrés y tenemos la posibilidad de hacer, lo que la inversión pública permita, mientras llega la concesión que el Ministro ya la visualizó. Al Representante Rueda cierto, vuelvo y le repito sobre Viva y Avianca, es una fórmula matemática diferente, uno más uno da igual a uno o uno más cero da igual a uno, la decisión que tomará la Aerocivil, será en aquella en la cual hay reglas claras para la competencia y sobre todo, las compensaciones debidas a los usuarios.

A la Representante Correal, que conocemos muy bien la importancia que tiene el turismo, estamos comprometidos porque así lo ha pedido el Gobierno, el señor Ministro ya lo hace y lo hace cada vez que llega a Armenia, me escribe desde allá regañándome por alguna cosa que se ve mal y pues hay que entender, que él es el mejor ojo que hay para una persona de director en sus recorridos por Armenia y por los demás destinos turísticos. Yo insisto, las agencias de viaje son parte de la cadena del servicio de transporte.

A la Representante Medina, que habla de Satena, pues igualmente el Ministro ya se refirió a eso sí. A la Representante Sánchez, Astrid Sánchez habla del tema de los tiquetes, las quejas y las tarifas y ahí yo quiero hacer un alto, es bien cierto que la Aeronáutica Civil tiene la facultad de regular las tarifas, pero regular las tarifas lo ha hecho dos veces, una

lo hizo en el caso de Nariño y la otra la hizo con Villavicencio, en dos situaciones complejas y se evidencia que han funcionado, pero también funcionan gracias a la solidaridad de las aerolíneas. Las tarifas si se regularan, en un escenario en el cual la competencia no está asegurada, lo único que produce es una disminución de las sillas ofrecidas, entonces las tarifas sin una competencia no se regulan solas, con competencia hay oferta y se regulan.

Pero como en este país, hoy no pasa eso hay algunas rutas en las cuales las tarifas sí o la competencia, no es suficiente lo que uno espera en un ambiente de país que está abierto, es que los demás operadores pongan sus rutas y eso nos lleva a algo que el Ministro mencionó, los slots o accesos al Aeropuerto El Dorado y para responder en ese tema de los slots, pienso que hay que darle un debate amplio al interior del sector y entender la posición de cada uno, o la visión de cada uno de los actores frente a cómo se distribuye la infraestructura del Aeropuerto El Dorado, por cada hora, ¿Cuándo es oportuno darla? Por supuesto cuando la ecuación del uno más uno o uno más cero se resuelva, pero es algo que de aquí invito a los actores del sector, a que conversemos en un foro abierto y transparente, sobre cómo debe ser repartido el Aeropuerto El Dorado de una manera equitativa y en beneficio del usuario.

Entendido eso, se entenderá mucho sobre lo que además hay en relación a la competencia, porque la competencia al ser el Aeropuerto El Dorado un Hub de dos, tres o más aerolíneas se vuelve clave en el ejercicio propio de los derechos de estos transportadores a ofrecer, orígenes desde Bogotá y destinos diferentes alrededor del país. Eso debe llevar a reflexionar sobre la Norma que tenemos lo dijo el Ministro, sobre los slots históricos, porque al final los slots recogiendo palabras del Ministro, son de los colombianos porque la infraestructura aeroportuaria de este país, es de los colombianos y requiere un repensar para encontrar una regla mucho más justa y equitativa en el norte que, nos depare porque no es restrictivo. El Gobierno quiere que el sector crezca, porque el sector crece hay turismo y si hay turismo hay ingresos y cumplimos una de las metas del Plan Nacional de Desarrollo.

Tal vez, creo que me hace falta solamente un Representante, el Representante Amín que hablo de la historia de Aces y de la competencia y de las mejores tarifas sí y en ese orden de ideas, entiendo Presidente que le he dado explicación suficiente de la realidad actual, de los problemas de infraestructura que tiene la Aeronáutica, de los problemas en su propia organización para ser una organización eficiente, porque recientemente fue modificada su estructura en el 2021, que tiene que adaptarse a un marco diferente en sus obligaciones y le he dado respuesta también a todo lo que tiene que ver con el tema de slots, con el tema que se puso de tarifas por el Representante, por todos y especial por el Representante Cortés y fundamentalmente, la invitación a reescribir el apéndice, dada en la parte tercera que es el que limita la competencia, al existir unas prácticas sobre los slots y el acceso al Aeropuerto El Dorado, que deben ser repensadas para mejor de, o para mejoría y para poder crecer todos en el sector.

Hago solamente un comentario, para la siguiente temporada, hemos pasado de sesenta y nueve la capacidad del aeropuerto por hora a setenta y cuatro y en ese sentido, hemos otorgado cinco operaciones o cinco slots más, dentro del esquema actual de manejo de slots. Muchísimas gracias señor Presidente, espero haber atendido las respuestas de todos los Honorables Representantes, gracias.

PRESIDENTE: Adelante doctor Duvalier, por un minuto sobre una pregunta que hizo.
La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango.

Gracias Presidente. Aprovechando que está el Director de la Aeronáutica, al final de mi intervención como citante también de este debate y para interés de todos los colombianos, cuando se tomó control de Viva, el pronunciamiento que se hizo por parte del Gobierno fue que el día 7 marzo, se iba a dar una respuesta e iba a haber una pronunciación, iba a haber un pronunciamiento sobre una decisión sobre esto, el Ministro todo el tiempo ha dicho que la respuesta nos la da usted. Sí sobre la integración. Entonces, yo lo pregunté, con eso cerré mi intervención y no he encontrado todavía en su pronunciamiento, la respuesta. Gracias.

PRESIDENTE: Adelante doctor Sergio.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Sergio París Mendoza, Director de la Aeronáutica Civil.

Gracias Presidente. Voy a responder nuevamente desde el punto de vista de lo que estoy diciendo, para que entendamos la situación: uno más uno, se integran no dan dos, dan uno, eso es una cosa que hay que tener clara, si la decisión es uno más uno dá uno, porque es un ente integrado, uno más la situación actual cero que es no integrado, da uno también. En ese orden de ideas, es ¿Cuál es el camino que le conviene a los colombianos? Porque al final siempre llegamos a uno, lo que cambia son las reglas de mercado que hayan ofrecido, para poderse dar esa situación.

Hoy en día hay un proceso, se presentaron esas reglas de conducta a la Aeronáutica Civil, se llaman Redemis o se me olvidó el término legal, no lo recuerdo ahorita cierto, ofrecimientos, sí gracias, cierto y esos son los que se le dieron traslado a los terceros interesados, pero en beneficio del sector sí, llamo a que haya menos conflicto y los litigios sigan, pero más interés en crecer, porque es el interés que tiene la entidad de facilitar. Esos son tres días, ese traslado se surtió el jueves pasado. Hoy y hemos venido trabajando en la construcción de una decisión, decisión que va a llevar en cualquier sentido a uno y esa decisión depende de lo que ya los ofrecimientos que hicieron, uno más uno más los comentarios que a bien tengan los terceros interesados.

Esa decisión, esperamos esté la próxima semana, decisión que obviamente como es en derecho, tiene que construirse dentro del marco de debido proceso para que sea sostenible en el tiempo. Y segundo, tendrá de seguro, los recursos pertinentes a que

haya lugar. Pero vamos a producir una decisión que de alguna manera, nos lleve a todos a unas reglas que fortalezcan al usuario y que de alguna manera lo defiendan, permitiendo obviamente como ya lo he dicho, el acceso al Aeropuerto El Dorado, bien por lo que ofrecieron o bien por aquello que requiere, que es una reflexión seria sobre el apéndice A de la parte tercera que es el que limita el acceso al Aeropuerto El Dorado en ciertas horas, para que haya más competencia. Esa es mi respuesta Representante, gracias.

PRESIDENTE: Me ha pedido el doctor Juan Manuel, igualmente una pregunta que hizo que no fue resuelta. Un minuto doctor Cortés.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.

Señor Ministro, vemos que es, Ministro es que este debate a mí me gustaron todas las respuestas tuyas sí, pero yo siento que quedamos en el Limbo, porque es que este debate no solo se citó para la crisis que hubo con respecto a Viva, es por los constantes abusos que han tenido todas las aerolíneas. Entonces, yo quiero que aprovechando que acá están todos los medios de comunicación, pues nos diga usted ¿Cuál es el compromiso suyo con todos los colombianos para reducir las altas tasas de los costos de los tiquetes? Sí.

Y lo otro, es que usted me dijo que estaba la Super pendiente de responder todo, pero no me respondió la pregunta tampoco, yo lo que le solicité a usted es que montáramos una oficina en los aeropuertos de reacción inmediata y constante, porque es que los abusos son constantes, no son solo ahorita en la crisis y ya se solucionan, entonces la Super se va y la otra se va y ya, esto quedó otra vez como si nada sí, según su respuesta. Entonces, quiero que usted le diga a todos los colombianos ¿Cuál es su compromiso, para que eso se acabe de raíz? Gracias.

PRESIDENTE: Adelante Ministro.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Bueno. Yo comencé por responderle todas sus preguntas Representante Cortés, en relación con los tiquetes, con cómo se determinaban y calculaban los valores de los tiquetes y yo creo que he sido suficientemente claro. Nosotros y le digo a todos los colombianos, la preocupación del Gobierno del Cambio, es el pasajero del transporte aéreo, esa es la prioridad nuestra.

Yo ahora tenía respuesta del Presidente de Satena diciendo, que no tiene un solo tiquete de más de seiscientos mil pesos y esta es la tarifa más alta, pero nosotros goza de facultad de intervención sobre ese mercado de valor de tiquetes, el Director de la Aeronáutica Civil, en los dos casos que yo le contesté, ¿Qué hacemos nosotros como

Ministerio? Le hacemos seguimiento y establecimos cómo lo hacemos, porque es que como Ministro yo no me puedo meter a ocupar o a regular o a intervenir, yo lo dije la semana pasada, si es necesaria dada la situación que está viviendo Viva y la aviación que intervengamos, tenemos la facultad de hacerlo. Pero, quien hoy tiene la facultad es el Director de la Aeronáutica, ¿Qué pasa con el valor de los tiquetes? Pues hay varios elementos que tienen que ver, en cómo se determina el valor por cada ruta, hay libertad tarifaria y será un tema que como yo le decía también ahora, el Representante y también si le parece a usted, que le quede también a los colombianos en claro.

Le propuse a la Comisión y ahora le decía al Presidente, hagamos una pequeña subcomisión de ustedes, donde por supuesto esté usted y vamos al Comité Directivo de la Aeronáutica y revisamos estos temas, lo decía el propio Director de la Aeronáutica, hay cosas que los necesitamos que hay que traer al escenario democrático, pero que yo pueda intervenir y decirle a Avianca, no ahora el tiquete de Bogotá a San Andrés no vale más de quinientos mil, pues no es posible por el régimen que vivimos. Pero mire que lo hicimos en el caso de Pasto, entonces la Superintendente de Transporte recibe denuncias, la de Industria y Comercio frente a esas en protección de consumidor actúa, entonces hasta ahí mi facultad.

Pero me comprometo, ante usted y ante toda la Comisión a que, junto con la Superintendente de Industria y Comercio, de Transporte, el Director de la Aeronáutica, esta Subcomisión, nos sentamos y revisamos incluyendo a Anato, el tema de qué vamos a hacer con los tiquetes, pero uno para intervenir tiene que hacerlo con responsabilidad y seriamente. ¿Y la segunda pregunta que me hacía usted era de? Ah la oficina. Mire la Superintendencia tiene presencia no una oficina permanente a todas horas, están las autoridades de la Aeronáutica pero la capacidad que tiene la Superintendencia que es lo que está reclamando, pues no le permite estar en todos los aeropuertos, pero en los principales siempre hay autoridades de la Aeronáutica y podríamos mirar cómo entre las Superintendencias, se establece una oficina permanente con uno o dos funcionarios, pero me parece que no es una idea descabellada, por el contrario se la aplaudo Representante.

PRESIDENTE: Señora Viceministra, ah perdón. También al doctor Méndez le quedó otra dudita, un minuto doctor Méndez por favor. Excúsenme, porque es que yo interrumpí porque el doctor Duvalier, me pidió que no le habían contestado una pregunta y necesito que el Gobierno evacúe, para que los invitados también tengan la oportunidad de intervenir y no seguir, porque o sino entonces nos volvemos acá en un interrogatorio que no da lugar. Adelante doctor Méndez y seguimos con el Gobierno Nacional.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Méndez Hernández.

Gracias Presidente. Señor Ministro, estuve dialogando ahorita con el Representante de Avianca y pesé a que está aquí el Representante de LATAM, para nosotros sí es muy importante que usted nos pueda liderar en la tarde de hoy antes de finalizar la sesión,

esa posibilidad de que se generen estos vuelos adicionales y que estamos necesitando. Por lo menos, por lo menos, los más urgentes que estamos necesitando en este momento en el departamento.

Ellos tienen de pronto la disposición como usted bien lo sabe, pero sí falta el liderazgo suyo para que esto se puede materializar y ojalá al finalizar esta sesión. O sea, en esta sesión podamos dejarlo de alguna manera concreta para poder dar esta noticia a los isleños que están muy a la expectativa, de qué va a pasar luego de este debate. Gracias.

PRESIDENTE: Adelante Ministro.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Gracias Presidente. Apreciado Representante, el Director de la Aeronáutica fue muy claro ahora al decir que, los cielos hacia San Andrés están abiertos, para que cualquier aerolínea que quiera volar a San Andrés lo haga, yo había hablado con el doctor Felipe Gómez de Avianca, hace varias semanas él dijo que tenía la disponibilidad, LATAM ha hecho lo mismo para volar hacia San Andrés. Pero, yo estoy listo, lo que tenga que hacer, mi total disponibilidad y creo que estas aerolíneas han expresado lo propio.

PRESIDENTE: La señora Viceministra de Hacienda, ¿Dónde se encuentra? con el uso de la palabra, ¿Cuánto tiempo necesita querida Vice? Realmente con Hacienda, pues no es mucho pero sí, cinco minutos, diez minutos. Denle la palabra por favor a la encargada de Viceministra, qué pena no sabíamos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Virginia Jordán Quintero, Viceministra Técnica (E) Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Vale bueno. A todos muchísimas gracias por, pues esta invitación y la participación de Hacienda en este escenario. Entre las inquietudes que nos hicieron llegar y que hoy han manifestado, es el tema, hablan de la modificación en la tarifa del IVA para los tiquetes aéreos. Entonces, acá simplemente queremos aclarar que la modificación donde inicialmente se modificó la tarifa del IVA fue, donde se modificó el Artículo 468-3 del Estatuto Tributario, se hizo una modificación temporal y transitoria, eso se hizo en el Decreto Legislativo 575 de 2020. Allí se disminuyó la tarifa del IVA de los tiquetes, como una medida para conjurar la crisis generada por la pandemia y se hizo la disminución del 19 al 5%.

Entonces, esta disminución estuvo prevista inicialmente en el Artículo 13 del mencionado Decreto y como se decía desde su inicio cuando fue propuesta, era como algo transitorio, se manifestaba de esta forma en el Decreto, que para generar condiciones favorables para la reactivación del transporte aéreo, una vez sean levantadas las restricciones a su prestación doméstica e internacional y evitar una reducción drástica, tanto de la demanda

como de la oferta en este servicio público esencial, se hace necesario establecer disposiciones para reducción del impuesto del valor agregado para el transporte aéreo de pasajeros y la gasolina de aviación Jeta1 y/o gasolina de aviación 100,130 nacionales como insumo requerido para la prestación y comercialización del servicio de transporte aéreo.

Entonces, dicha modificación temporal iba hasta el 31 de diciembre de 2021 y posteriormente, fue ampliada por un año más en el Artículo 34 de la Ley 2068 de 2020. En ese sentido, resulta que fue en virtud del principio de reserva de Ley en materia tributaria que solo el Congreso de la República, fue el que pudo hacer esta modificación en la tarifa y solo es el Congreso, el que podría hacer una modificación sobre la ampliación de un beneficio tributario digámoslo así. Entonces, es fundamental mencionar que dado que fue el Congreso el que en la Ley 2068, amplió digamos esta reducción en la tarifa hasta el 31 de diciembre de 2022, es por eso que fue hasta ese momento.

La Reforma Tributaria, que se aprobó en el año 2022 no alteró para nada la tarifa digamos, la tarifa del IVA para los tiquetes aéreos, es importante mencionar eso digamos. No fue en esa reforma donde dio esta reducción ya se había, pues desde que previamente se había hecho era una reducción temporal y solamente por tiempo de la pandemia digamos y el mismo Congreso, permitió ampliar esta reducción, pero hasta el 31 de diciembre de 2022. Es por eso, que ya en el 2023 pues vuelve a la tarifa del IVA del 19%, es importante mencionar esto. Igual ustedes saben que, cualquier reducción digamos o cualquier reducción en esa tarifa, pues se tiene que ser un tema legal.

Bueno, eso puntualmente frente a la tarifa del IVA y que manifestaban que se había dado una reducción en la Reforma Tributaria, es para aclarar que la Reforma Tributaria no tocó esta tarifa, esta tarifa ya se le había dado simplemente era una reducción temporal.

Y por otra parte, queríamos manifestar que ustedes también, pues han mencionado el tema de Satena y se ha discutido acá, también lo ha mencionado el Ministro de Transporte, el Director de la Aeronáutica, entonces simplemente manifestar que el Gobierno ha venido trabajando de la mano con Satena, se está estudiando todo un fortalecimiento institucional y el Gobierno, en los últimos años también ha hecho una capitalización importante para Satena y como manifestaron, ya en el Plan de Desarrollo también está abierta esa posibilidad de que se haga una capitalización en la medida en que sea necesario.

Sin embargo, es importante recordar, aunque lo ha mencionado ya el Ministro y el Director de la Aeronáutica, que Satena digamos va a unas rutas específicas, son especialmente rutas sociales. Satena no podría digamos, sustituir la operación que venía haciendo Viva por decirlo así, entonces es importante que el Gobierno, está muy pendiente de Satena, de su fortalecimiento, se está viendo la posibilidad digamos de tener nuevos aviones, pues de renovar estos aviones y de tener también el mantenimiento de otros de sus aviones. Sin embargo, pues esto no reemplazaría, pues la operación que hoy está

haciendo Viva como tal. Entonces, esos eran como dos puntos simplemente que queríamos como resaltar desde el Ministerio de Hacienda. Muchísimas gracias.

PRESIDENTE: Mi doctora Piedad, es que ah para una pregunta específica al Ministerio de Hacienda. Adelante doctora Piedad, un minuto.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Piedad Correal Rubiano.

Más que una pregunta doctora, es que a través suyo se le lleve el mensaje al Ministro de Hacienda, que si bien en la Reforma Tributaria no se habló de ampliar sino que se acabó el beneficio en el 2022, es que en la Reforma Tributaria se metió una Proposición que no fue avalada por el Gobierno, de que continuara ese beneficio para las aerolíneas del 5% del IVA. Entonces, yo personalmente presenté una Proposición cuando se discutía esa Reforma Tributaria, para que al menos llegáramos a un punto intermedio un 10%, pero no subirlo de una al 19, porque mire la afectación que tenemos con los costos de los tiquetes más la inflación, más la dolarización y eso, yo creo que al Gobierno Nacional sí debe preocuparle, porque eso está afectando terriblemente el turismo.

Entonces, es para que yo meteré la Proposición en la discusión del Plan Nacional de Desarrollo y que, como mensaje de esta Comisión Primera en este debate, el Ministro de Hacienda lo tenga claro, de que aquí estamos unidos trabajando en pro del turismo, pero con esta situación que se presentó, de no haber aceptado o no haber avalado esa Proposición, pues que hay una afectación muy.

PRESIDENTE: Gracias doctora Piedad. Vamos a darle el uso de palabra a la señora Superintendente de Industria y Comercio, la doctora María del Socorro Pimienta, que ha estado muy juiciosa aquí también desde el inicio del debate. Adelante Superintendente , ¿Cuánto tiempo necesita? Hasta por diez minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María del Socorro Pimienta Corbacho, Superintendente de Industria y Comercio.

Yo creo que hay mucha expectativa, siempre de lo que las Superintendencias. Como les digo, siempre hay mucha expectativa acerca de lo que las Superintendencias hayan hecho, estén haciendo o vayan a hacer y creo que, no se nos puede olvidar que todo eso, tiene que estar enmarcado en, digamos en las facultades y competencias que cada una de las entidades puede desplegar. Desde que recibimos el cuestionario en noviembre entiendo yo, ese cuestionario acerca de las vicisitudes que están pasando los usuarios del transporte aéreo, nos llevó a hacer un análisis indudablemente, que un análisis estadístico hasta ese momento de la problemática y en las respuestas se dieron cuenta que hay digamos, se identifican incluso una casuística repetitiva en las aerolíneas acerca de los motivos de queja, o los motivos de demanda del usuario del transporte aéreo.

Sin embargo, ya viendo sobre la mesa todo lo que hoy se ha expuesto, lo que cada uno de los citantes ha dicho, lo que ha manifestado el señor Ministro, así como el Director de la Aeronáutica, yo entraría a complementar en dos aspectos: uno, con respecto pues a los temas del régimen de libre competencia y otro, con respecto al tema de la protección al consumidor y las facultades que ejerce la Superintendencia. Todas son facultades o está dentro del límite de esas facultades, pero las dos están buscando o persiguen fines completamente, digamos acciones completamente diferentes, pero con un fin en común que es el beneficio al consumidor adicional por supuesto al tema de la eficiencia económica.

En materia de competencia, desafortunadamente es donde quizás menos les puedo decir, como quisiera ¿Por qué? Porque primero, en el marco de esas competencias, las acciones que está adelantando la Superintendencia están en la etapa inicial de investigación digamos, por un lado, con respecto a la integración presuntamente no informada y por otro lado, a raíz de la situación porque se iniciaron una serie de, digamos visitas administrativas en el marco de una indagación preliminar. Entonces, en ambas situaciones, en ambas acciones, la etapa tiene una reserva legal y mal podría yo entrar en un detalle, que atentaría contra el debido proceso. Lo importante es que con respecto a la integración que presuntamente se ha catalogado no informada, hubo una resolución, un pliego de cargos, se notificó, se dio en traslado, fue respondida por las aerolíneas involucradas e incluso, esa respuesta involucró el ofrecimiento de garantías, se dio en traslado y hasta ahí vamos, es un proceso que tiene también su, digamos sus etapas y sus términos legales. Esto es lo que estaba pasando hasta el día, digamos hasta el día 27 que sucede la suspensión.

No podría, yo entrar a hacer ningún tipo de juicio con respecto a cómo se llevó a cabo, si se llevó a cabo la operación, cómo se llevó a cabo, cuando y toda una serie de digamos de efectos de esta situación que pueden después comprometer, lo que la Superintendente vaya a decidir en la etapa correspondiente y espero que, pues eso se entienda porque estamos también, antes que nada, anteponiendo el debido proceso. Lo importante es que, esto se está adelantando con toda la celeridad y con todo el rigor del caso. Ahora, en ese momento estoy hablando del 28, nosotros estábamos haciendo el análisis y encontrábamos cifras que de pronto vale la pena precisar y ya entro ahí en el tema de protección al consumidor.

En ese punto, es importante saber que nuestras competencias de una parte están enfocadas en la facultad jurisdiccional, porque la facultad administrativa está en cabeza de la Superintendencia de Transporte. No obstante, durante los últimos años todas las, digamos las demandas que se han recibido, que efectivamente si sumaban algo más de treinta mil, ya de esos procesos se finalizaron alrededor de veinticinco mil. Ahora, de esos procesos indudablemente que hubo digamos, un porcentaje alto de sentencias a favor del consumidor, pero también muchos de los procesos terminaron en una conciliación, en muchos casos hubo terminación por desistimiento. Entonces, hay que apreciar bien el

detalle de las cifras para entender que, de todos modos, la solución a ese número de demandas que digamos se presentaron antes de esta coyuntura, se le ha venido dando.

En este momento, que tenemos vivo, alrededor de unos cinco mil procesos, sobre esto habrá un plan de choque, porque habrá que trabajar específicamente en estas que están vivas y que están adelantándose. Ahora ¿Qué pasa? Que el 28 la situación cambia, en cierta forma se viene una conducta de carácter unilateral sorpresiva e inconsulta de parte de la aerolínea y esto nos obliga, a tomar una serie de medidas de manera articulada con las otras entidades, que están aquí representadas. ¿Qué pasa en ese momento? Como ya lo dijo el Ministro, nos dimos a la tarea inmediata, sí prácticamente inmediata, creo que no pasaron 24 horas y la Superintendencia a través de la Red Nacional de Protección al Consumidor, hizo presencia con alrededor de noventa contratistas en dieciocho aeropuertos y en los sitios donde hay casa del consumidor quince, además hay otro tanto, otros noventa o cien funcionarios más que están atendiendo digamos, todas las inquietudes de quienes se acercan allá y no van, o no están en el aeropuerto, o ya pasaron de los aeropuertos a directamente sentarse en las casas a ver cómo les ayudamos de una manera más detallada.

En este momento, día por día hemos estado atendiendo en jornadas alrededor de las 8:00 de la noche, las 9:00 de la noche en las que también han estado presente funcionarios de la Aerocivil, de Supertransporte e incluso, en algunas ciudades la misma Procuraduría que ha mantenido Mesas de Trabajo preventiva con nosotros, también está apoyando, porque sabemos pues que la situación lo amerita. Vamos a estar en los aeropuertos por lo menos, ya está previsto que estemos hasta este domingo, pero hay que empezar a pensar en ese plan de choque y digamos, que implique o no, la decisión de permanecer también o no en los aeropuertos. Por supuesto, que ahí estamos abiertos acorde con nuestras capacidades, pero lo que por el momento estamos tratando ya de hacerle ver a los usuarios, es que se dirijan a las casas del consumidor.

Finalmente, los que tienen una reserva saben mientras no se reinicien operaciones, que no van a hacer nada llegando a los aeropuertos. Entonces, más bien tienen que ya asumir y digamos entender y asumir lo que es la defensa de sus derechos como consumidor y ahí la Superintendencia, hace un trabajo desde el área de sus facultades jurisdiccionales, sentándose con cada persona, es un trabajo casi que personalizado de orientación especializada, de cómo inclusive apoyarles, perdón ayudarles en cuanto a la estructura de la demanda que deben presentar. En ese entendido, ya llevamos unas cuatro mil demandas hasta el día de hoy, hemos atendido en los aeropuertos alrededor de siete mil, un poco más de siete mil personas con este tipo de orientaciones, además de una.

PRESIDENTE: Para concluir, querida Superintendente.

Continúa con el uso de la palabra la doctora María del Socorro Pimienta Corbacho, Superintendente de Industria y Comercio.

No, voy a tratar de ser breve porque sé que se ha dicho mucho, pero creo que es importante ampliar unas inquietudes que quedaron sobre la Mesa y que espero que sirvan para responder de verdad en este momento, la mayor parte de las preocupaciones que hay. Una de esas, es precisamente digamos que las demandas que está presentando el consumidor, de verdad el trabajo ha sido arduo, estamos dispuestos inclusive a la capacitación de las dependencias este caso Superintendencia y Aerocivil, para poder hacerle entender al consumidor, qué debe hacer. La Norma no nos permite sino ir caso a caso, cada uno a presentar su demanda y la Superintendencia a recibir el cúmulo de demandas que se presenten y ahí sí a darle un trámite especial, diría yo de choque, para poderlas atender rápidamente a través de acumulación de procesos, a través de sentencias anticipadas y por sobre todo, las medidas cautelares.

En las medidas cautelares, es donde yo creo que vale la pena hacer la precisión y es la precisión, de lo que hoy la acción de protección al consumidor nos permite, digamos que la acción de protección hoy va más allá de solo pedirla o reclamar la efectividad de la garantía. Indudablemente que el Artículo 56 nos está llevando más allá a través de esa efectividad, o a través de demandar cláusulas abusivas, a través de la reparación de las demandas, para obtener la reparación de los daños causados, en este caso por la no prestación del servicio e incluso, a defender o a demandar el cumplimiento de cláusulas generales, en este caso una cláusula general por la vulneración de los derechos del consumidor y esto, pues es muchísimo más que solo efectividad de garantía.

No podemos decirle a los cuatrocientos sesenta y seis mil y algo, o a los que lo decidan, qué va a pasar algo si ellos no llegan a la Superintendencia, a pedir a través de estas demandas que algo pasa, indudablemente con respecto a las aerolíneas. Eso, ya les digo implica que estamos previendo la avalancha, estamos organizando la logística para atender la expedición de las medidas cautelares y por supuesto, cómo definir de una manera digamos, anticipada a través de la sentencia y también reducir en tiempo y en el trámite a través de la acumulación. Pero de seguro, queda una preocupación y creo que por encima de dos principios, que sé que están en materia de protección al consumidor sabido de casi todo el vínculo de la solidaridad que une a productores y proveedores y además, las disposiciones que hay con respecto a situaciones específicas de paquetes todo incluido, por encima de todo eso, el querer de la Superintendencia, no es generar crisis en otros sectores, no es por supuesto entrar a generar situaciones bastante ya preocupantes, o más preocupantes de los que ya hay con respecto a las agencias viaje.

Pero vuelvo y repito, es un tema que hay que mirarlo desde cada una de las solicitudes, de las demandas que presenten los usuarios del transporte, habrá que manifestarse en ejercicio de la facultad jurisdiccional y nuevamente como Juez de la República, en ese sentido no debo adelantarme a decir cómo puede ser una sentencia en ese sentido. Pero, es importante que el usuario y que el consumidor afectado, sepa a todo lo que tiene derecho y en ese sentido, en la atención personalizada la Superintendencia lo hará saber.

Entonces, me parece importante aclarar este tipo de cosas, vuelvo repito en cuanto a las agencias de viaje que siento que es como la última y sentida preocupación que quedó sobre la Mesa, digamos que la Superintendencia entiende que las agencias, de una u otra manera se vieron afectadas por la conducta unilateral de la aerolínea y eso, los limitó o los marginó en la posibilidad también de prestar sus servicios. Entonces, no somos ignorantes de esa situación, pero dentro del marco de legalidad, tendremos que dar a los usuarios y consumidores, una información clara, concreta, completa, veraz de hasta dónde es el alcance de sus derechos.

Entonces para resumir, estamos al frente, seguimos en los aeropuertos, trataremos de canalizar a la gente hacia las casas del consumidor o vía internet, o a través de otro mecanismo, tenemos también SIC Facilita y además estamos, incluso lo que recibimos que es de competencia de la Superintendencia de Transporte, lo estamos también trasladando para dar trámite rápido. Y en cuanto a las facultades jurisdiccionales, estamos atentos a recibir, estamos atentos a dar el direccionamiento y a tener un plan de choque para las decisiones más prontas que podamos tener, incluyendo medidas cautelares.

PRESIDENTE: Muchas gracias señora Superintendente. El par del Director de la Aeronáutica Civil en Venezuela, lleva casi siete, ocho horas esperándolo, me pide el favor que si podemos autorizarle la salida para poder ir a su discusión. Adelante querido Director, aprobado por esta Mesa Directiva. Gracias además, por su participación acá y por, pues sacar de dudas a esta Comisión que seguiremos y acudiremos a la propuesta de nuestro Ministro, el doctor Guillermo Reyes de crear esa Subcomisión, que además radicó el doctor Jorge Méndez y no me pide aclaración.

De los citados la última intervención, es de la señora Superintendente de Transportes la doctora Ayda Lucy Ospina Arias, adelante doctora Ayda Lucy ¿Cuánto tiempo? Los seis minutos de la señora Superintendente, diez minutos igualmente.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Ayda Lucy Ospina Arias, Superintendente de Transporte.

Buenas tardes a todos, sé que estamos todos muy cansados. Pero básicamente, si con la venia del señor Presidente y de todos ustedes, voy a tratar simplemente a dar respuesta a la pregunta específica que formuló la Honorable Representante, cuando manifestó que, qué había hecho la Superintendencia y cuando leyó la resolución que nosotros expedimos, donde señalamos o donde adoptamos, la medida del sometimiento a control.

Quiero empezar explicando lo siguiente, la Superintendencia de Transporte, tiene dos vigilancias en el servicio de transporte aéreo, una de las vigilancias es la que surge desde el año 2019, como bien lo explicó el señor Ministro, en aras de la protección del consumidor cuando en la Ley del plan se le asignó esta función a la Superintendencia de

Transporte. Esta función y con base en esta función, lo acaba de explicar super bien y no me voy a detener ahí, en esa función la Superintendencia de Transporte, recibe las quejas, las agrupa, las organiza y hace dos cosas: una, trasladan las quejas individualmente, periódicamente a las aerolíneas, para hacer una labor de articulación con ellas y ya sobre aquellas que no se resuelven favorablemente, sirven de soporte y material probatorio para abrir la investigación con la que se terminan emitiendo, sanciones de multas y a las aerolíneas.

Pero, no resolvemos el problema individual del usuario ¿Por qué? Porque no tenemos esa competencia, hacemos la intermediación, la gestión y si no es posible resolverle, entonces procedemos a hacerle la investigación e imponemos la sanción, si vemos que ha habido una afectación en el servicio y en los derechos del usuario. Segundo, por eso es que la Superintendente que me antecedió, la doctora explicó claramente que la competencia jurisdiccional para resolver el caso particular, que me devuelva la plata de la maleta, o que me devuelva lo que me corresponde, se atiende ante la SIC, esto es la diferencia de competencias que tenemos.

Por eso, cuando el señor Ministro les explicó a ustedes, que teníamos noventa investigaciones de las cuales ya cuarenta tienen sanción de multas que suben a cuatro mil y pico de millones a todas las diferentes empresas. Ahí lo que quiero mostrarles, es que de solo Viva desde el 2019 a la fecha, ha habido ocho mil doscientas veinticinco quejas y esto, ha generado una serie de sanciones hacia Viva, que van en mil doscientas ochenta y seis millones de pesos y digamos que, todo el tiempo se ha venido vigilando, no solo a Viva, sino a todas las empresas desde la protección del consumidor, atentos a estar iniciando los procesos correspondientes de acuerdo con las quejas que tenemos y cuando con la labor de intermediación no se le resuelve al ciudadano. Esa es una tarea.

Ahora, la otra tarea que nosotros hacemos, es la de la vigilancia subjetiva y lo que hizo referencia la Honorable Representante, es a lo que nosotros en los considerandos de la resolución, relatamos sobre qué ha pasado con la vigilancia subjetiva, que es vigilar sus estados financieros. Entonces, ¿Qué pasó? Y es lo que narramos en la resolución, yo los invitaría a leerla toda, aunque es larga y los considerandos son largos, pero allí lo que explicamos simple y llanamente es, que aunque los estados financieros que arrojaban los del año 2019, ustedes saben que quedan aprobados en marzo del 2020, pues porque son los que someten por el Código de Comercio a aprobación al año siguiente. En el año 2020, la Superintendencia recibe los estados financieros del 2019, que se reciben mes de marzo, porque acuérdense que la Cámara de Comercio da hasta marzo para que hagan las juntas a cualquier sociedad o empresa en Colombia y tenga aprobados sus estatutos, por eso el calendario para entregar sus estados financieros ante la Superintendencia de Transporte, es de marzo a junio.

Con los estados financieros del año 2019, al revisasen en el año 2020 que es cuando los presentan, se empieza a evidenciar que efectivamente Viva tiene una situación financiera que genera alerta, pero estamos en ese momento en el año 2020 y digo, pues obviamente

esto es simplemente para explicar el proceso lo que hubo, en ese momento estábamos en medio de la pandemia y ahí es, donde el Gobierno Nacional con Decretos-Ley, por la emergencia decretada, expide el Decreto-Legislativo 560 del 2020. En este Decreto lo que hace es, suspender la causal de disolución de las empresas, por temas financieros, teníamos antes de este Decreto la causal de disolución, demandar a una empresa a disolución cuando tenía unos indicadores financieros negativos.

Con el Decreto-Ley 560, el Gobierno Nacional del momento suspende la aplicación de esa medida entre otras, pues con obvias razones estábamos en medio de una pandemia, los estados financieros, pues de todo el país, de todas las empresas del país tenían inconvenientes, allí es donde nace la hipótesis del negocio en marcha y yo solo quiero explicar esto, no quiero meterme en lo demás, porque creo aquí la clave es esto. Mi presentación tiene unas líneas de tiempo, donde muestra cada uno de los requerimientos, las llamadas que se hicieron, los papeles que se pidieron. Pero ¿Qué es lo que pasa? A partir de ese momento, tenemos el Decreto-Legislativo que obviamente, tenía una vigencia temporal porque era en medio de la emergencia, pero luego el Congreso de la República, expide la Ley 2069 del 2020 y esta Ley 2069 del 2020, lo que hace es recoger muchas de las medidas adoptadas en el Decreto-Legislativo 560 y las vuelve permanentes y ¿Qué es lo que es la hipótesis del negocio en marcha? Porque es la explicación de por qué, aunque los indicadores financieros del año 2020, que los recibimos en el 21, los del 2021 que lo recibimos en el 2022 y que seguían siendo indicadores negativos.

Por qué la Superintendencia de Transporte, ¿no tomó medidas como el sometimiento a control? Antes que es la intriga o la pregunta que tienen muchos, porque estás empresas, así como muchas otras, estaban amparados bajo la figura de la hipótesis del negocio en marcha, ¿Y qué es esa hipótesis? Yo quiero simplemente leer aquí un parrafito chiquito, que explica qué es la hipótesis: “Esta hipótesis, se conoce como la evaluación bajo normas financieras internacionales de los estados financieros de la empresa, bajo la perspectiva de que sigue en funcionamiento, continúa su actividad dentro del futuro previsible y la empresa no tiene intención, ni necesidad de liquidarse o de cesar su actividad comercial”. Entonces fueron unas medidas que tanto el Gobierno Nacional con el Decreto, como el Congreso de la República con la Ley que les menciono, le dio un salvavidas a todas las empresas del país, de que no las mandáramos a liquidación, sino que les permitiéramos manejar esta figura contable, de hipótesis de negocio en marcha.

¿Y qué es lo que nosotros, entonces hacemos como Superintendencia? Hacer una vigilancia especial, en la que constantemente se le está pidiendo que actualicen sus informes y su plan de negocios, porque esa hipótesis de negocio en marcha, demanda que tenga un plan de negocio, donde demuestre cuáles son las acciones encaminadas al salir adelante de su crisis. Mantuvieron esa hipótesis, incluso hasta este año, hasta el 10 de febrero que es lo tenían vigente, hasta el 10 febrero cuando uno mira el plan de negocio, pues obviamente allí están hablando de que van a incrementar rutas, que van a incrementar aviones, que están generando incluso hay una parte donde dicen, que los

socios están respaldando la empresa para garantizar que la empresa mantenga la capacidad económica de seguir operando y esa es la razón, por la que no se toma una medida antes como la medida de sometimiento a control, porque lo que le hacemos seguimiento es a todo ese plan de negocio.

En septiembre del año pasado, cuando ya han radicado la solicitud de integración, incorporan en su plan de negocio y lo actualizan se les pide que lo actualicen e incorporan una de las acciones o como una de las acciones, la acción del trámite que estaban haciendo ante la Aeronáutica de la integración. Pero también, siguen hablando de otras acciones y de hecho, uno mira y entre el 2022 y el 2021 al comparar cifras.

Preside el H.R. Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

PRESIDENTE: Sonido por favor, para la señora Superintendente.

Continúa con el uso de la palabra la doctora Ayda Lucy Ospina Arias, Superintendente de Transporte.

Incrementaron venta, incrementaron ruta. Servicios. Entonces, ¿Qué fue lo que sucedió el 10 de febrero? Ellos solicitan una reestructuración empresarial ante la Cámara de Comercio, estoy hablando de Viva con esa reestructuración plantean otro plan de negocio, donde siempre la filosofía de la empresa era salir adelante, avanzar en su esquema de mantenerse vigente y prestando el servicio. Por eso, es que cuando nosotros decimos, que sorpresivamente suspenden la actividad el 27, estamos diciendo se salieron totalmente de todo el modelo de hipótesis de negocio en marcha, que tenían, de todo el compromiso que tenían de su plan de negocios, porque toman una decisión abrupta de suspender su actividad. Por eso, es que es a partir de ese momento, que estructuramos ese proceso o esa actuación administrativa, donde ya ahí sí determinamos que hay una crisis financiera, pues porque dejan de prestar el servicio y además, una crisis administrativa y esas son dos causales que la Ley 222, me permite utilizar para poder hacer el sometimiento a control.

Ahora, esta medida de sometimiento a control, estuvo precedida de una orden administrativa que emitimos antes en un proceso sancionatorio que aperturamos en la delegatura de protección del usuario, que la abrimos antes y donde le dimos la orden de restaurar en forma inmediata los canales de comunicación para los usuarios. De hecho, en este momento estamos validando el cumplimiento de esa orden administrativa, porque han restaurado canales, hoy ya encuentra uno por lo menos el aviso de que por orden de la Superintendencia, hay dos correos en donde están recibiendo las reclamaciones. No obstante, le están contestando a las personas que le van a resolver su situación, una vez el Estado les resuelva el tema de la integración, pero digamos que logramos un primer paso importante que era que por lo menos, el ciudadano pudiera tener un canal de comunicación.

Puede que hoy, la respuesta no sea la que queremos para el ciudadano, pero tenemos ya el canal de comunicación. Pero, el sometimiento a control impone una serie de órdenes adicionales, como no disponer de sus bienes, como no poder modificar estatutos, como restaurar o restablecer todo su equipo administrativo y obviamente, esta medida que está amparada en la Ley 222, genera que si hay un incumplimiento obviamente aquí hay un debido proceso, hay que esperar a que interpongan su recurso, a que quede en firme la medida y una vez quede en firme y queden en firme las medidas, si es que mantenemos las mismas medidas, porque todo depende obviamente de lo que vayan a argumentar en sus recursos y lo que vayamos nosotros a valorar. Entonces, a partir de ese momento, tienen los días perentorios que dimos en el sometimiento a control, para que restablezcan todo y cumplan cada una de estas disposiciones.

El NO cumplimiento, de estas órdenes que dimos a través de este sometimiento, generan la remoción incluso del administrador con las consecuentes consecuencias para un administrador como es quedar impedido para ejercer actividades comerciales por 10 años y bueno, una cantidad de cosas que se pueden generar. Pero, lo que les quiero explicar, es que tenemos que ser garantes de un debido proceso, que tenemos que agotar los pasos y que la causa y la explicación es, no es que la administración anterior porque, pues obviamente uno acaba de llegar a la administración hace cinco meses, no es que la administración anterior no hubiera hecho nada desde el 2019, como de pronto entendieron por la lectura de los considerandos no, estuvo en vigilancia especial y todo el tiempo estuvieron requiriéndola dentro de todo el marco de lo que la competencia nos daba, para poder hacer el seguimiento a la situación financiera de la empresa, bajo la figura de la hipótesis de negocios en marcha.

Eso es lo que quería explicar, no creo que me deba extender más. Frente al requerimiento del Honorable Representante, de que haya una oficina en los aeropuertos, yo le quiero contar al Honorable Representante que la Superintendencia tiene un programa especial, que no se generó con ocasión de esta crisis, existe desde antes y es un programa en el que, pues no de planta porque no tenemos la planta suficiente, pero sí con un proyecto de inversión tenemos a unas personas contratadas que nos acompañan haciendo la presencia de la Superintendencia de Transporte en forma permanente en veinticuatro aeropuertos de Colombia, en puertos y en terminales terrestres, donde la labor que cumplen estas personas de la Superintendencia de Transporte, es la de acompañar al usuario en sitio, cuando tiene alguna dificultad y articular las acciones de ese usuario con la empresa de transporte.

En ese caso, pues obviamente con esta situación que vivimos a partir del 27, reforzamos la presencia de nuestra gente en todos los aeropuertos, pues porque se desbordaba la capacidad que teníamos, entonces mandamos otras personas que estaban en otras áreas, a que reforzaran la actividad. Pero, en forma permanente tenemos siempre una o dos personas en veinticuatro aeropuertos de Colombia, ahí estaban incluidos los dieciséis, diecisiete aeropuertos que se vieron afectados, porque tenía rutas Viva. Eso es lo que les puedo contar rápidamente, la Superintendencia entonces está en paralelo con

estos dos procesos y pues obviamente, continuaremos atentos y además como así nos lo ha indicado el señor Presidente, dándole absoluta prioridad a lo que es la protección al usuario por encima de cualquier cosa, la protección a nuestros usuarios del servicio. Muchas gracias, creo que ahí contesté la pregunta que hicieron y si alguna otra pregunta, pero creo que ahí ya recogí básicamente la pregunta qué formulaban. Gracias.

PRESIDENTE: Doctora Aída Lucy, muchas gracias por su intervención. Hemos terminado con los citados a este debate de control político, los hemos escuchado en sus intervenciones, han absuelto las preguntas y avanzamos ahora con los invitados. Está presente la doctora Paula Bernal de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, doctora Paula adelante hasta por tres minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo-IATA.

Muchas gracias. Bueno, nosotros traíamos una presentación creo que en tres minutos no alcanzamos a hacerla, pero quisiéramos.

PRESIDENTE: Avance doctora y si requiere un poquitico más de tiempo, con todo gusto

Continúa con el uso de la palabra la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA.

Muchas gracias. Bueno, en nombre de IATA que es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, quisimos traerles para conocimiento de todos ustedes un poco la situación del sector aéreo, en términos de tarifas. Empiezo por mencionar obviamente, nosotros como gremio no nos referimos a precios, el esquema de precios lo fija cada aerolínea de manera discrecional e independiente, pero sí podemos hablar desde el punto de vista de las tarifas del sector aéreo y de los efectos macroeconómicos y tributarios que están impactando estas tarifas en el presente en Colombia.

Empezar por decir que, estamos en discusión en este Congreso, pronto digamos sobre el Plan Nacional de Desarrollo y cómo es importante mencionar algo que ya se ha venido diciendo hoy, este Gobierno ha querido impulsar el turismo digamos, como una fuente principal de recursos de la Nación y hay otros pilares muy importantes del Plan Nacional de Desarrollo, no solo en turismo que tienen todo que ver con el sector aéreo, con el digamos con este servicio de transporte, que como bien se ha dicho, es un servicio público esencial la conectividad de las regiones, la democratización de muchos servicios depende de este sector.

Y ya lo decía el Director de la Aeronáutica Civil, hace un rato, hay casi el mismo número de viajeros que el mismo número colombianos en Colombia, cuarenta y ocho millones de pasajeros, en un país de cerca cincuenta millones de personas. Eso lo que significa, es que este sector ha venido haciendo la tarea de democratización y que cada vez son más

los colombianos, que se mueven en Colombia, gracias al sector aéreo. Tenemos enormes retos, en otros medios de transporte en Colombia como todos los que estamos acá lo sabemos y por eso, es tan importante que este sector se siga incentivando, siga creciendo como lo hemos hablado hoy, para que la gente pueda seguir llegando a las regiones, para que el desarrollo digamos pueda seguir llegando a las regiones y para que podamos incentivar el turismo, pues sobra decirles más del 93% de los turistas llegan a Colombia por vía aérea, obviamente y entonces si queremos seguir siendo competitivos en esa materia, tenemos que revisar por ejemplo, este tipo de rankings.

Colombia, donde ustedes lo ven ahí sombreado digamos está muy atrás de otros países, que han logrado verdaderamente apostarle al turismo y que han incentivado al sector aéreo, como un dinamizador del turismo. Tenemos una tarea larga por recorrer y nosotros digamos, como industria estamos al servicio de este fin, ojalá Colombia pueda seguir cada vez más apostándole al turismo y el sector aéreo pueda seguir cada vez más, trayendo más turistas y moviendo más turistas.

Esto es rápidamente, una explicación que es muy tener en cuenta, Colombia fue uno de los países que más rápido se recuperó en términos de números de pasajeros tras la pandemia y esto fundamentalmente, se debe a dos razones: la primera, Colombia abrió sus fronteras antes que muchos otros países vecinos y la segunda, la reducción de los IVAs. Que importante es retomar ese tema como lo han mencionado acá, porque fue efectivamente esa reducción de los IVAs, lo que incentivó la demanda de pasajeros y lo que hizo que Colombia, como ustedes ven a pesar de la pandemia, hoy en día está en niveles incluso superiores a los de 2019 en términos de números de pasajeros. Pero obviamente, para una industria el número de usuarios no es el único indicador relevante.

Entonces, tenemos que mirar qué retos está teniendo este sector hoy por hoy y qué es lo que está generando que las tarifas, se vean abocadas digamos o se vean en una situación en la cual es difícil de alguna manera, llenar las expectativas de los usuarios. Pero no por decisión de las aerolíneas, sino por unas circunstancias macroeconómicas que están impactando este sector de manera muy importante, el incremento del IVA ya lo dijimos, más tarde les voy a mostrar rápidamente las estimaciones que hemos hecho a eso de cuánto puede impactar el número de pasajeros, ese incremento de IVA.

La tasa de cambio, estamos teniendo una devaluación, ya lo decía muy bien el Ministro, pero digamos nosotros necesitamos reiterarlo, más del 80% de las obligaciones de una aerolínea están pactadas en dólares, los aviones, el combustible, etcétera, se pagan en dólares, pero las aerolíneas recaudan en pesos. Entonces, cuando estamos teniendo una devaluación acumulada de 20.8%, pues ustedes entenderán lo que esto impacta en la estructura de costos de una aerolínea. El combustible, la IATA estima que el nivel internacional.

PRESIDENTE: Dos minutos máximos, máximo por favor.

Continúa con el uso de la palabra la doctora Paula Bernal Sanint, Presidente de Asociación Internacional de Transporte Aéreo - IATA.

La IATA, estima que el combustible a nivel internacional más o menos pesa entre un 20 y un 30% de los costos de una aerolínea. En Colombia esa realidad hoy en día está 41%, porque el valor del combustible no solo subió en términos barril como ha pasado en el mundo entero, sino que acá se le aplica también la devaluación, porque se paga en dólares. Entonces, a nosotros nos está costando mucho más en Colombia el combustible de lo que está constando en los demás países y en la inflación que todos lo sabemos, entonces las obligaciones que están pactadas en dólares están impactadas por la devaluación, las que están pactadas en pesos, están impactadas por el IPC.

Yo quiero, muy rápido pasar digamos a mostrarles esto, que es una carga impositiva en tiquetes aéreos Bogotá-Medellín o Bogotá-Miami, simplemente para decirles que los trayectos nacionales domésticos, más del 30% del valor de lo que paga un usuario, son impuestos o tasas y en el internacional, es más del 50%. Entonces, tenemos acá que revisar verdaderamente, cuáles son las medidas que pueden ayudarnos a bajar, digamos desde el punto de vista de usuario, nosotros entendemos la reclamación, entendemos un poco el sentir de están caros los precios, pero miremos la estructura verdadera del sector y miremos cómo podemos aportar desde el punto de vista del Estado, desde el punto de vista de la industria, etcétera.

Una conclusión rapidísima, hemos visto que el incremento del IVA en 14 puntos puede generar un decremento del 4.9 millones de pasajeros en el nivel doméstico y casi dos millones de pasajeros en el nivel internacional. Está solicitud de revisar el IVA para que veamos en la región, hay países como Brasil, Chile que no tienen IVA en los tiquetes aéreos, este es el único servicio público que paga IVA y éste es el único combustible, que también está grabado con IVA al 19%. Entonces, tenemos una tarea que debemos abordar todos como colombianos, para revisar cuáles son digamos estos factores macroeconómicos y externos que están impactando y poder responder todos de una mejor manera a los usuarios, que son al final del día todo en esta industria, nosotros nos debemos a nuestros usuarios y queremos abordar esta discusión público-privada, para mirar cómo podemos responderles mejor a ellos.

PRESIDENTE: Muchísimas gracias doctora Paula. El doctor David Alemán de Avianca. Doctor Felipe Gómez, tiene usted el uso de la palabra tres minutos, le ruego por favor ser lo más puntuales en su intervención. Adelante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Felipe Gómez Vivas, Director de Relaciones Gubernamentales y Sostenibilidad de AVIANCA.

Muchas gracias señor Presidente, señor Ministro, a todos los asistentes muchas gracias, voy a ser lo más breve posible. Yo hoy estoy acá representando a nueve mil empleados de Avianca, que trabajan en Colombia, estoy representando una aerolínea que ha volado

por 103 años y que empezó a volar en Barranquilla en este país, es la segunda aerolínea más antigua del mundo, es una aerolínea que ha estado dos veces en Capítulo XI, al borde de la quiebra en un sector que es muy volátil, muy difícil y tremendamente complejo y no es una casualidad que Avianca sea colombiana y que la historia de la aviación de alguna forma, pase por este país y también pase por Avianca. Colombia, tiene todas características de un país aeronáutico, tenemos un mercado bastante importante, una posición geográfica muy importante también y además, una tradición aérea innegable.

Sabemos que la relación entre la aerolínea y el país es compleja, sabemos que los colombianos sienten a Avianca como una aerolínea propia, que les duele, que es muy importante, cada colombiano tiene algo que ver con Avianca, tiene una historia buena, mala o regular con nosotros y cada uno de los nueve mil empleados que trabajamos en Avianca, estamos haciendo nuestro mejor esfuerzo para estar a la altura de esa expectativa. Venimos de un momento muy difícil, en el que luego de la pandemia nuestra aerolínea tuvo que volver a entrar a Capítulo XI y logramos afortunadamente, una inversión de inversionistas extranjeros, correcto en esta aerolínea muy importante, esa es la razón por la que hoy en día la situación financiera de Avianca está mucho mejor de lo que estuvo hace unos años, no recibimos recursos del Gobierno Nacional, ese crédito nunca se ejecutó, la plata que tiene hoy día Avianca, la caja que tiene hoy día Avianca, los recursos que tiene hoy día Avianca, es una inversión superior a los dos mil millones de dólares hechos por inversionistas extranjeros, que ven en esta aerolínea, una inversión viable, interesante y que preste un servicio para este país.

Como no tengo mucho tiempo, voy a tratar simplemente de enunciar lo que estamos tratando de hacer y estamos es tratando de competir, este sector hoy en día es un sector público esencial efectivamente, cuya tarea es tratar de que la mayor cantidad de viajeros puedan montarse en los aviones. Ya la época en donde los viajeros pagaban por ese servicio como un servicio de lujo pasó, hoy en día la tarea de las aerolíneas es bajar sus costos lo máximo que se pueda, para que los precios permitan acceso al servicio y más en un país como Colombia. Eso es lo que ha llevado a Avianca, a hacer un cambio drástico de su modelo, es innegable está ocurriendo. Pero también está ocurriendo que, cada vez más colombianos están pudiendo montar en nuestros aviones.

Como Paula de la IATA lo explicó, es innegable el efecto del combustible, de la inflación, del dólar y demás cosas, en los precios de los tiquetes aéreos en Colombia y en el mundo.

PRESIDENTE: Un minuto por favor, dos minutos. Adelante. Dos minutos para ser justo. Ah bueno, perfecto entonces adelante a petición del poder de la Comisión tiene usted vía libre doctor Felipe a petición de los colegas, para que intervenga.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Felipe Gómez Vivas, Director de Relaciones Gubernamentales y Sostenibilidad de AVIANCA.

Muchas gracias, igual trataré de ser breve para que todos puedan ir a almorzar. Estaba tratando de decir, hoy en día este es un servicio que se diferencia por el precio, el acceso al pasajero es importante tener precios que el pasajero pueda pagar, hoy en día lo que es importante para el pasajero es que su avión salga a tiempo, que su equipaje llegue con él, más allá del servicio de comida o de lujo que en alguna época recibían los pasajeros. Todo el esfuerzo que ha hecho esta compañía como muchas otras, es lograr efectivamente hacer un ajuste en el producto que vendemos, para ser competitivos en nuestros costos. Es por eso, que ustedes están viendo unas sillas más pequeñas seguramente, menos espacio para cada pasajero, pero es básicamente para poder rentabilizar los aviones y que más viajeros puedan entrar en ese avión.

Otra cosa que hemos hecho, es flexibilizar nuestras tarifas, antes cuando ustedes compraban en Avianca, compraban un mismo producto independientemente de la tarifa que pidieran, dos maletas, podían escoger donde sentarse, seguramente también estaba la comida incluida y demás y no diferenciábamos entre las necesidades de cada viajero según su necesidad de vuelo. Parte de lo que hemos tratado de hacer, es ofrecer un modelo flexible para que el pasajero pueda pagar específicamente por lo que necesita y esto, genera mayor acceso al servicio porque hay personas que realmente pagan por cosas que a veces no van a usar y en este caso, solamente pagarían por lo que necesitan.

Igualmente, lo que hemos tratado de hacer, es tener una red de rutas mucho más inteligente, lamentablemente el Aeropuerto El Dorado no funciona muy bien y es Hub de nuestra aerolínea, así como otras aerolíneas tienen otros hub en otras partes del continente, perdón. Esto nos ha llevado a tener una red de rutas más cómo lo llamamos nosotros, punto a punto, poder atender a ciertas ciudades de una manera directa y darle un servicio directo a esas ciudades, sin que dependan de la conectividad que pueden tener por Bogotá y puedan tener un servicio muchísimo más eficiente.

Todo lo que ha hecho Avianca, que acabo de describir nos ha permitido competir, de enero de 2020 a enero de 2023, nuestros costos aumentaron más del 100%, estoy hablando de gasolina, estoy hablando de TRM, estoy hablando de inflación. El aumento de nuestra tarifa media en pesos en ese mismo lapso, ha sido del 25%. Si Avianca hubiese subido ciento por ciento sus tarifas, respondiendo al aumento de costos sin haber hecho todos los ajustes que acabo de decir en nuestro producto, estaríamos fuera del mercado, no podríamos estar compitiendo y no hubiésemos conseguido la inversión que conseguimos, para que esta aerolínea siguiera existiendo.

Quiero compartirles también, algunas mejoras operativas que hemos conseguido, porque también la aerolínea está operando de una manera mucho más eficiente de lo que era en el año 2019. Innegablemente teníamos mucho que mejorar los niveles de puntualidad de nosotros subieron de 77% a 86, hoy en día Avianca fue nombrada la sexta aerolínea más cumplida del mundo en el año 2022, esto era impensado. Puede consultar la página de Cirium, que es los expertos en este tema y es un tercero que lo certifica, también le puedo decir que el número de quejas que teníamos en el 2020 eran de ciento veintidós

quejas por diez mil pasajeros, hoy en día ese número bajó a noventa. Les estoy dando datos y son los datos, que nosotros tenemos de nuestra operación. Y de esa manera, esto lo han logrado como les digo son los nueve mil colombianos que trabajamos en Avianca, más los centroamericanos, ecuatorianos y demás que hacen parte de esta aerolínea.

Voy a ir cerrando con un par de cosas, que me parecen importantes. Este Congreso puede actuar de diferentes maneras, para generar unos precios más competitivos de tiquetes como ya también lo dijo Paula. El tema impositivo es un tema importante, todas las aerolíneas, no solamente Avianca estamos haciendo esfuerzos muy grandes para bajar nuestros costos, pero si el Estado no acompaña ese esfuerzo y solamente, hace que los tiquetes tengan más tributos, efectivamente el pasajero no va a ver ese beneficio y eso es exactamente lo que está pasando. Igualmente, tenemos que encontrar otras maneras para que el combustible, sobre todo en las regiones como San Andrés no cueste lo que cuesta, porque es absolutamente prohibitivo, es muy difícil competir para esas regiones porque el combustible como no tiene oleoductos, poleoducto perdón, sino que llega de otras maneras, tiene un costo absolutamente inviable.

Y un tercer tema que también se ha hablado acá, es el tema de la infraestructura. Por supuesto que los aeropuertos regionales son importantes, pero los grandes también, porque los grandes son los que alimentan las regiones con esos pasajeros, necesitamos un Aeropuerto El Dorado que funcione mejor, un aeropuerto de Medellín que funcione mejor, un aeropuerto de Cartagena que sea digno de la altura turística que tiene ese aeropuerto, es importante para la eficiencia del sistema y para el servicio al usuario, eso es determinante. Voy a terminar refiriéndome al tema de la integración con Viva, muy brevemente dentro de lo que puedo hacer acá.

En el año 2023, el que está en curso se han quebrado seis aerolíneas en el mundo, hoy se anunció la más reciente, yo no estoy incluyendo a Viva ahí todavía no la consideramos quebrada, que fue en Air Malta creo que quebró hoy, si no estoy mal fue noticia. En el año 2022 ese número fue de trece aerolíneas estamos en marzo ya van seis, es innegable que el sector aéreo es un sector muy complejo, demanda mucho capital, es muy frágil, es muy volátil y es también una cosa que se ve en el mundo, cómo varias aerolíneas tratan de juntarse para poder ganar escala y poder tener mayor condición de negociación con los costos que tiene y poder tener viabilidad, en un mercado que es tremendamente competido.

Colombia, no tiene un monopolio aeronáutico, en este país vuelan más de ocho aerolíneas locales, domésticas y vuelan más de treinta aerolíneas internacionales, este país ha firmado más de setenta acuerdos bilaterales aéreos, es una realidad. En las rutas que ustedes ven, que solamente las vuela una aerolínea a nivel interno, es porque ninguna otra lo quiere volar, no es porque haya una barrera en el mercado para que eso no ocurra. Si hoy en día Avianca por ejemplo, vuela solitaria hacia Ibagué es porque ninguna otra aerolínea quiere volar a Ibagué, si hoy en día Avianca vuela solitaria a

Valledupar, es porque ninguna otra aerolínea quiere volar hacia Valledupar, todas lo pueden hacer, en las condiciones que el mercado se los permite.

En el tema de Viva, nosotros lo que hemos tratado de hacer es ir por el camino institucional, respetamos las investigaciones que se están haciendo, pero que son investigaciones y también, hemos tratado de tener un diálogo permanente con el Gobierno, para poder plantear diferentes soluciones y condicionamientos que viabilicen la operación de Viva y no perdamos una aerolínea que duró volando en este país diez años con veintidós aviones y con más de mil empleados y cinco mil empleados indirectos. Recuperar esa capacidad para este país, va a ser muy difícil, traer veintidós aviones de un momento para otro cómo se lo decía al Representante Méndez, no es fácil, no es fácil y es algo que tenemos que evaluar y podemos plantear como país.

Nosotros, anunciamos la transacción de los derechos económicos el 29 de abril, si ustedes van a esa fecha del 2022 van a encontrar un comunicado de prensa de Avianca, detallando las características de la operación, se generaron más de doscientas noticias en medios de comunicación nacionales y en ellos expusimos cuáles eran los mecanismos, las intenciones y los tiempos que estábamos viendo de esa operación. La solicitud de integración de agosto 8, la hicimos respetando el ingreso del nuevo Gobierno, para que fuera el nuevo Gobierno el que pudiese evaluar la integración política-administrativa de las aerolíneas, no hubo otra intención, de hecho, fue algo que se conversó con el Gobierno en ese momento. Y en este momento para terminar, estamos esperando esa decisión, porque cada día que pasa es un día que pierde Viva, para viabilizarse operativamente.

Finalizo ahora sí, simplemente compartiéndoles que al día de hoy, Avianca ha protegido a más de treinta y dos mil pasajeros de Viva, no somos casa de beneficencia como lo han dicho acá, sin ninguna duda, tampoco creemos que seamos canallas, ni criminales, ni mentirosos, lo hacemos porque en el sector aeronáutico cuando una aerolínea quiebra lo que es común, es que las otras aerolíneas tratemos de estabilizar el sistema, acaba de pasar en México con la aerolínea Aeromar lo hicieron Volaris, lo hicieron Aeroméxico, lo está haciendo Latam acá en Colombia también, porque lo que más nos interesa es tener un sector estable, que genere confianza y entendemos que cuando este tipo de cosas ocurren, tenemos que pensar siempre primero en el pasajero.

Avianca va a seguir protegiendo, a estos pasajeros de Viva hasta el 12 de marzo por ahora, vamos a seguir volando vuelos adicionales que a la fecha van en más de cincuenta, vamos a seguir trabajando con la Isla de San Andrés, a quién le hemos puesto quince vuelos adicionales, Representante hemos movilizado más de ciento veinte toneladas de carga en esta última semana y estamos dispuestos, a buscar una solución para que Colombia no pierda todo lo que avanzó en el sector aéreo en esos últimos años. Muchas gracias.

PRESIDENTE: Muchas gracias y tiene el uso de palabra el doctor Santiago Álvarez, Director Ejecutivo de Latam, adelante doctor Santiago.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM.

Presidente, buenas tardes. Yo le voy a pedir más o menos unos cuatro minutos, cinco minutos.

PRESIDENTE: Tiene cinco usted, para ser equitativos. Adelante

Continúa con el uso de la palabra el doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM.

Señores presentes en esta sala, Honorables Representantes, Superintendentes, Ministro buenos días. Hoy, solo hemos oído cosas malas de las aerolíneas y seguramente tenemos mucho que mejorar, habrá muchas oportunidades de mejora y de equilibrar esa relación entre aerolínea y consumidor. Pero, quiero hacerle un par de anotaciones al Representante de San Andrés. Primero LATAM es una aerolínea comprometida con el Archipiélago de San Andrés, nosotros volamos a San Andrés desde Cali, Medellín, Cartagena y Bogotá, aparte de eso durante este periodo de crisis, hemos disponibilizado un avión carguero de la Compañía LAN Cargo Colombia, para que pare dos veces por semana a la isla y así reemplazar capacidad de carga alrededor de doce toneladas por parada.

Eso en el mes de marzo solamente va a representar cien toneladas, adicionales de capacidad para reemplazar lo que ustedes bien han dicho que se ha perdido, hemos hecho un esfuerzo cómo lo decía Felipe hace momento, trayendo también pasajeros de Viva desde la Isla hacia Bogotá y a sus distintos orígenes, tenemos también programas sociales en la isla que trabajamos de la mano de organizaciones raizales, trayendo basura de la isla en las barrigas de nuestros aviones, también de manera gratuita.

Así que solamente, reforzarle nuestro compromiso por la isla, seguiremos trabajando de la mano de ustedes. Nosotros, hemos dispuesto de capacidad adicional por cuenta de esta crisis que se está viviendo en estos momentos, a la fecha hemos puesto tres vuelos adicionales por semana y vamos a estar en las siguientes semanas incrementando ese número. Así que, pueden contar en la Isla con LATAM como un aliado y seguiremos trabajando por el bienestar de la Isla.

Yo para hacer uso debido de mi tiempo, voy a hablar un poquito de costos, el Representante Jorge Alejandro Ocampo, hablaba de costos y puso un número ahí en la pantalla decía, que valía cincuenta millones operar una frecuencia desde Bogotá hacia San Andrés y yo con todo el respeto le quiero corregir ese número, cincuenta y cinco millones de pesos vale transportar una frecuencia desde Bogotá hasta Cartagena, de

Bogotá a Cartagena hay 654 km lineales, a San Andrés hay 1200, no es el doble pero el costo real de operar a San Andrés bajo números nuestros, es de ochenta y dos millones de pesos por frecuencia y si eso lo dividimos en el número de sillas disponibles más menos cada silla, transportar cada casilla de Bogotá hacia San Andrés, nos está costando cerca de quinientos cincuenta mil pesos. Volviendo a nuestro ejemplo, del Bogotá a Cartagena para quedarme con el número de los cincuenta cinco millones que se aproxima mucho, al número que usted tiene, si lo dividimos en la cantidad de pasajeros que se vuelan en la ruta por avión, estaríamos hablando de un costo individual de llevar esa silla de Bogotá a Cartagena de trescientos sesenta y seis mil pesos.

Hemos hablado aquí también mucho, sobre las tasas, sobre el IVA y cuando uno le agrega esos valores adicionales a este costo, suponiendo que no ganáramos nada, estaríamos hablando de un costo individual para el pasajero de cuatrocientos cincuenta y seis mil pesos por trayecto hasta Cartagena, hay que tener en cuenta que, de esos cuatrocientos cincuenta y seis mil, más del 20% son costos impositivos. Y por eso, yo creo que parte de la discusión de hoy, ha estado muy centrada en el tema de lo que se pueda lograr con el IVA, porque nosotros como aerolíneas hemos hecho grandes esfuerzos desde el punto de vista, de eficiencia, desde el punto de vista como lo decía Felipe, meterle más asientos al avión y así minimizar el costo individual por pasajero transportado. Pero, por el otro lado también necesitamos que el socio Gobierno, que más o menos representa 20% del costo de estos tiquetes hacia el usuario, también piense qué puede hacer y cómo puede aliviar este tema de precio hacia el pasajero.

Yo les quiero contar también, un poco como vendemos los vuelos, cada vuelo lo vendemos por avión, cada avión tiene 176 asientos disponibles y nosotros, tenemos una estructura tarifaria para cada ruta, que parte en precios por debajo del costo y termina en precios por encima del costo, ¿Cómo vendemos esto? Por espacios, por cupos, nosotros alrededor de, en el caso de Latam en ruta Bogotá a Cartagena que es el análisis que tengo, 46% de los pasajeros que van en un avión entre Bogotá y Cartagena han comprado sus tiquetes a precios por debajo del costo operativo, si ustedes se meten y los invito a meterse a la página web de Latam en este momento, coticen un vuelo para dentro de un mes a Cartagena y podrán.

PRESIDENTE: Claro que sí, dos minutos por favor. Adelante.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Santiago Álvarez Matamoros, Director Ejecutivo de la Aerolínea LATAM.

Gracias señor Presidente. Entonces, si ustedes se meten ahí podrán ver que más o menos estamos vendiendo el trayecto a doscientos cuarenta y cinco mil pesos incluidos los impuestos. Por el otro lado, el otro 30% del avión en la medida que se va acercando el tiempo de vuelo, se van agotando esas sillas más baratas, el 30% del vuelo lo vendemos a tarifas muy cercanas al costo, el 19% del vuelo ya vamos acercándonos más a la fecha, se venden en tarifas alrededor del veinte, entre 20 y 30% más caras que el

costo de operación y solamente el 4% de las sillas, se venden en el rango de las tarifas más altas de la estructura tarifaria, ahí es cuando ustedes encuentran tarifas de un millón de pesos por trayecto, tarifas que únicamente están disponibles cuando los aviones están totalmente llenas, porque como les acabo de dar en el ejemplo anterior, nosotros hacemos un llenado del avión del 96% bajo tarifas que ya les mencioné.

¿Qué nos permite este ejercicio? Democratizar la aviación, que qué pasaría si este precio del que se hablaba ahora de doscientos veinticuatro mil pesos por trayecto no estuviera, que muchos colombianos no podrían acceder y aquí hablo del 46% del avión, que no podrían acceder al servicio aéreo. Y este modelo de competencia y de la forma como vendemos, las aerolíneas no en Colombia a nivel global, es la que hace que el mercado se haya podido democratizar, de que haya podido desarrollarse y de que haya podido crecer a los niveles que lo vemos hoy. Muchas gracias.

PRESIDENTE: A usted doctor Santiago. Doctora Elizabeth Giraldo, Gerente de ventas de Viva Air, ¿No está? Bueno, cuál es el listado por favor. La doctora Paula Cortés de Anato, adelante por favor. Sonido para la doctora Paula Cortés.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Paula Cortés Calle, Presidente Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo – ANATO.

Buenas tardes. Un saludo Presidente, un saludo al Ministro, Superintendentes y Representantes. Gracias por este debate y por la invitación a Anato, al sector de las agencias de viajes. Hemos escuchado con mucha atención todo lo que han manifestado y realmente, nuestra preocupación y el hecho de estar aquí sentados es, saber exactamente qué va a pasar con las ventas que hicieron las agencias de viajes a Viva Colombia, ¿Qué pasa con esos dineros? Muchos de los Representantes aquí, han manifestado ese punto que creo que todavía no está resuelto.

Por supuesto Avianca y Latam, han hecho lo propio evacuando pasajeros de los diferentes destinos, pero realmente en juego solamente en las agencias de viajes, vamos más ocho mil millones de pesos en depósitos, adicional a la cifra que el Ministro Reyes, a quién le agradezco porque nos ha atendido permanentemente nuestra solicitud de las agencias de viajes, en depósitos porque ustedes saben que Viva tenía varias modalidades de venta. Tenía uno que era llamado monedero donde la agencia de viajes pone un dinero y de allí va descontando el valor de los tiquetes que se va vendiendo, tenía otra modalidad que era ciclos de cada cuatro días a los destinos turísticos, como una especie de bloqueo de sillas y tenía, el de los grupos aéreos. Por ejemplo, tenemos agencias de viajes, dos agencias para ser más precisa que tienen grupos de ochocientos estudiantes para San Andrés, en el mes de junio y han hecho depósitos importantes a la aerolínea que hoy, pues obviamente no sabemos ni cómo vamos a hacer, la devolución a los pasajeros.

Y aprovecho la presencia de los Superintendentes aquí, muy importante y es que no podemos seguir tampoco como lo hemos venido manifestando en muchas de nuestras intervenciones, primero saber cuál es el estado financiero de las aerolíneas, no solamente las que están en Colombia, sino las que llegan a nuestro país. Ya se ha vuelto costumbre que llegan al país, son capital golondrina como se llama popularmente y después se van y no hay quien responda por esos dineros de las aerolíneas. Hace dos años, se fue Interjet una aerolínea mexicana que llegó al país, vendimos más de trece mil millones de pesos en depósitos también para grupos y la aerolínea se quiebra y resulta que cuando vamos a revisar, la aerolínea en Colombia está abierta en Cámara de Comercio con ocho millones de pesos. Realmente vemos que no hay una revisión exhaustiva por parte de las autoridades competentes del Gobierno, para verificar el estado financiero de las aerolíneas, para saber cómo van a responder.

En el caso de las agencias de viajes, la gran preocupación como se lo hemos manifestado tanto al Ministro Reyes, como al Ministro Umaña de Comercio, es ¿Qué va a pasar cuando el pasajero llegue a la Superintendencia de Industria y Comercio en vía jurisdiccional, a pedir la devolución de su dinero? Las agencias de viajes no podemos seguir respondiendo por los contratos de transporte aéreo y por las falencias que tenga en el Gobierno, los contratos de transporte aéreo. Es imposible creer, que una agencia de viajes mediana o pequeña que vende un boleto, que se gana una comisión por la intermediación, vaya a responder por el 100% de un boleto que puede costar desde dos a veinticinco, treinta millones en una tarifa ejecutiva y que realmente ese dinero está entregado a la aerolínea a través del proceso IATA, cada ocho días que hacemos los pagos a los reportes y la agencia de viajes no tiene ese dinero.

Entonces, es por eso que aprovecho este espacio para que los Congresistas, que siempre han apoyado el sector de las agencias de viajes y que es una de las prioridades de este Gobierno, del Gobierno del Presidente Petro de cambiar el petróleo y poder aumentar el turismo, es fortalecer estas empresas del sector turístico, que somos las que vamos a llegar a todos esos destinos alejados del país, que vamos a llegar a todos esos destinos, que podemos empaquetar de alguna manera y saber que podemos tener un llamamiento en garantía, que hoy en día esa figura jurídica la Superintendencia de Industria y Comercio, no la recibe, no la toma siempre, para que cuando demanden a la agencia de viajes, también la agencia de viajes tenga la posibilidad de invitar a la aerolínea y en el caso de que la aerolínea esté quebrada, o haga la cesación de la operación como el caso de Viva, que no tenemos a quién invitar y no tenemos a quién llamar para que responda, pues obviamente tenga, la agencia de viajes tenga una manera de un eximente de responsabilidad en el caso del contrato de transporte aéreo.

Y nuevamente creo que, debemos hablar de un fondo de garantías. En Colombia se está hablando de fondo garantías también para el sistema de salud, lo hemos manifestado muchas veces también para el sistema aéreo, creo que es un gran soporte al consumidor que es donde todos queremos, pues salvaguardar no solamente la Superintendencia, nosotros también son nuestros clientes de ellos vivimos y por supuesto, el hecho de no

poderle devolver a un consumidor lo que ha pagado por un viaje, pues obviamente nos genera una gran preocupación también. Entonces, creo que es un momento importante.

PRESIDENTE: Un minuto, por favor. ¿Terminó doctora? Perfecto, nos resta una última intervención de los invitados, el doctor Felipe Gutiérrez Presidente de Easyfly. Adelante doctor Felipe.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Felipe Gutiérrez Forero, Gerente General y Representante Legal de EasyFly.

Muchas gracias, buenas tardes a todos. De parte de Easyfly, ratificar el compromiso que tenemos con las regiones y con el país, son más de quince años conectando las regiones que antes de Easyfly, no tenían una conectividad directa, hoy en día llegamos a cuarenta y ocho destinos, hemos podido mantener un crecimiento y una estabilidad operacional, a pesar de las dificultades macroeconómicas que han sido ya expuestas acá en esta Plenaria, a pesar del incremento del combustible del 40%, a pesar del incremento del dólar, a pesar de que ya se perdió el beneficio del IVA del 5% que teníamos durante el 2021 y 2022, la compañía sigue creciendo y sigue conectando las regiones del país, en un compromiso inquebrantable.

Es una aerolínea colombiana, para Colombia y esperamos este año con el apoyo de las iniciativas gubernamentales y Legislativas, seguir conectando las regiones del país, pronto abriremos la ruta de San Gil, abriremos la ruta de Medellín-Nuquí, Bogotá-Nuquí, vamos a conectar Caño Cristales con Cali, con Medellín, con Bogotá y este esfuerzo de conectividad, pues lo hacemos a pesar de que esa operación regional tiene unas características que la hacen un poco más difícil, menos tecnología y menos infraestructura que hace que los aeropuertos tengan más problemas de estabilidad en la operación, cierres y demás, a pesar de que el combustible en las regiones es a veces el 52% más costoso, como el caso de Cali y Pasto, donde nosotros en la emergencia que hubo en el país, incrementamos en un 100% la operación entre Cali y Pasto y Cali Tumaco, pero en estos destinos el combustible es 52% más costoso.

Entonces, pues todos los esfuerzos que se pueden hacer como sistema, en torno a la reducción del costo de combustible, desde la carga impositiva y a la reducción de la carga impositiva en los tiquetes aéreos, pues naturalmente van a permitir un mejor desarrollo de la aviación regional del país y nosotros, estamos listos para continuar apoyándolo como lo hemos hecho durante los últimos 15 años. Gracias.

PRESIDENTE: Doctor Felipe, muchísimas gracias por su intervención. Hemos terminado con los invitados, pasaríamos ya a las conclusiones. Señor Presidente Juan Carlos Wills, usted ha sido electo para presidir, no faltaba más, hago entrega solemne está dignidad. Adelante.

Preside la sesión el H.R. Juan Carlos Wills Opina.

PRESIDENTE: Bueno, vamos a arrancar ya con las conclusiones. Yo creo que dos minutos de conclusiones es suficiente, arrancaremos aquí con el doctor Ocampo, enseguida la doctora Cathy y terminamos con el doctor Cortés, para ya levantar esta y por supuesto, el mensaje final del Ministro de Transporte el doctor Guillermo Reyes, que también Ministro reconocerle públicamente y acá en esta Comisión, estuvo usted desde que regresó de Palacio, sentado aquí acompañándonos atento a todas las intervenciones.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo.

No gracias Presidente. Agradecer al Ministro, la verdad estarse aquí toda la tarde, a los compañeros Congresistas que aún siguen aquí, a los demás miembros que hemos invitado, a la Superintendencia, qué bueno que están aquí, a los invitados de las aerolíneas creo que ha sido muy importante poder escucharlos y pensar lo siguiente, yo creo que hay dos cosas, son dos debates diferentes, lo que hace que pueda funcionar mal o con dificultad el transporte aéreo, que es un problema viejo que traemos, que es un problema que heredamos de falta de infraestructura, de dificultades, hasta de plantas que se dañan y dejan un aeropuerto que no funciona bien.

Dos, el tema de la estructura tarifaria y creo que en eso, las aerolíneas han sido tajantes y es importante y el Gobierno debe tenerlo en cuenta. Hubiese querido escuchar digamos, un tema de cómo enfrentar el tema de los abusos, porque uno de los puntos que no tuvimos respuesta, es el tema en verdad de los abusos. Yo creo que este Congreso, creo que el Gobierno y estamos en disposición de mirar salidas económicas para que el transporte aéreo cada día sea mejor y el servicio se preste mejor, pero pareciera que el discurso es, estamos aquí, estamos cumpliendo con todo el esfuerzo, la estructura tarifaria ¿Y los usuarios? Nosotros queremos que se acaben los abusos de los usuarios, eso es lo queremos, nada tiene que ver la estructura tarifaria y el problema con los abusos que sufren los usuarios, con que una persona que llega unos minutos tarde, le cobran una multa que más de lo vale el tiquete, con que bajen gente abruptamente de un avión, no lo suban.

Yo creo que también hay que pensar en eso, porque es claro una discusión tarifa es importante, pero acá estamos hablando de los abusos, de las quejas que se tienen, de los reembolsos que no se pagan y eso lo que nos incita y nos lleva a muchos a convocar este debate. Entonces, yo creo que son dos temas diferentes, en el uno, creo que hay total apertura desde este Congreso y total escucha desde el Gobierno.

PRESIDENTE: Treinta segundos para concluir, doctor Ocampo.

Continúa con el uso de la palabra el H.R. Jorge Alejandro Ocampo Giraldo.

Que el Gobierno, a quien felicito por la idea de Satena. Pero sí quiero invitar a las aerolíneas, en verdad que tienen que tener una política con menos abusos, donde maltraten menos al pasajero, donde la gente no sienta lo que siente cada vez en el aeropuerto, las quejas, los videos, no nos los inventamos en el Congreso, acá mis compañeros y compañeras mostraron varios y creo que eso también depende de un gran entendimiento, porque ese ciudadano el que hoy se maltrata, es el que nos elige y que elige al Gobierno, para hablar el tema de impuesto y carga impositiva y que cada reducción que se hace del IVA o de un impuesto, esa merma de los derechos de esos, usuarios de esos.

PRESIDENTE: Gracias doctor Ocampo. Me dice aquí la señora Secretaria, que usted sí ha hablado bastante porque ha pedido muchas audiencias públicas, la tiene exhausta de audiencias públicas. Doctora Cathy Juvinao.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

Gracias Presidente. Muchas gracias al Ministro. Y a todas las autoridades, a todos los Representantes de las aerolíneas, a los colegas y a los participantes aquí por quedarse todo este tiempo, ya llevamos unas cuantas horas, como unas seis horas. Pero era absolutamente importante, dar este debate de cara al país.

Yo simplemente, resumo en cuatro conclusiones, lo que creo que pasó aquí hoy. Lo primero es que a mí no me queda claro desde las respuestas del Gobierno Nacional, si aquí va a haber sanciones o no, sería muy lamentable, pero muy, que efectivamente se hallara responsable de una integración ilegal a estas aerolíneas, que hayamos visto cómo quedaron a la deriva quinientos mil pasajeros y que al final del día, no pase nada y se salga Avianca con la suya, porque no hay más opción, porque no hay más aerolíneas y porque al final del día, pues la integración es casi que inevitable y entonces, Avianca concluye como supongo que ya lo tenían en su cálculo inicial, que en Colombia es mejor pedir perdón que pedir permiso y eso es lo que, yo sí invito y no solo invito, exijo a las autoridades y al Gobierno Nacional a que no permitan que ese precedente quede así. El Estado de Derecho en Colombia se respeta, las instituciones en Colombia se respetan, las autoridades se respetan y los ciudadanos y las ciudadanas se respetan y aquí tiene que haber una sanción, independiente de que al final se apruebe la integración.

Yo quiero decir, yo no estoy culpando a los nueve mil trabajadores de Avianca, ni más faltaba, yo sé que seguramente los trabajadores de Avianca están haciendo lo mejor que pueden y tampoco estoy negando la historia de Avianca con el país, ni más faltaba todos tenemos historias buenas, regulares y malas como bien lo dijo el Representante de la aerolínea. Yo en mi caso malas, bastante malas, pero creo que aquí de lo que estamos hablando, es de una actuación y entonces.

PRESIDENTE: Treinta segundos para concluir, doctora Cathy.

Continúa con el uso de la palabra la H.R. Catherine Juvinao Clavijo.

Y regular a espaldas de las autoridades y a espaldas del pueblo colombiano, eso es lo que estamos pidiendo aquí que se responda, no estamos echándole la culpa a los nueve mil empleados. Creo que, sin duda el reto para el Congreso es revisar el tema de la carga impositiva, yo creo que ahí es donde tenemos una oportunidad de actuar y claramente, la carga impositiva a los tiquetes aéreos en Colombia es mayor a la de otros países y es a veces hasta absurda, porque incluye hasta impuestos al ICBF, a los tiquetes en Colombia se le carga un impuesto al ICBF, eso ¿Qué sentido tiene?

Y finalmente, por supuesto creo también en el Congreso, tenemos que atender el clamor de las agencias de viaje, que de ninguna manera son culpables de lo que está pasando y de ninguna manera.

PRESIDENTE: Gracias doctora Cathy. Doctor Duvalier, por dos minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Duvalier Sánchez Arango.

Yo creo que una de las primeras conclusiones, es que aquí todo el mundo se está lavando las manos y los que compraron los tiquetes quedaron igual jodidos y sin respuestas, desde las agencias de viajes hasta las personas que no saben con sus tiqueteras que compraron un poco de vuelos para tener un beneficio económico de un descuento. Hoy quiénes vieron estas seis horas de debate, todos tenemos la misma duda ¿Qué va a pasar con el reembolso? Eso no es claro.

Otra segunda conclusión según lo que dijo el representante de la Aerocivil, el señor París, ante mi respuesta de díganos porque ustedes afirmaron que ayer daban respuesta, si se aprobaba o no era, pues con la matemática que usó en vez de decir una cosa más clara que entiendan los colombianos, es que daba lo mismo lo voy a reinterpretar, si permitían que Avianca y Viva se sumaban porque iba a quedar uno o da lo mismo, si no dejamos que se genere la integración, porque va a quedar uno, porque Viva ya está quebrado, no puede ser.

O sea, la conclusión es, da lo mismo permitir la fusión que no, ¿Qué va a pasar? Que van a permitir la fusión, díganlo de frente a los colombianos sin titubeos y que, como condición el Gobierno, va a decir que le va a poner unos compromisos que quizás las otras aerolíneas se sientan a gusto con esos compromisos, para garantizar algo de competencia.

Es decir, si era para eso, para qué demoraron siete u ocho meses la decisión, si era para llegar a la misma conclusión, ¿Para qué sometieron las familias a la inestabilidad del transporte aéreo en Colombia? Si llegamos al mismo punto. Es decir, sean serios si la decisión iba a ser otra porque los datos ya los tenían y al final aquí lo que hubo fue una presión de Avianca, un chantaje de Viva y ustedes se dejaron someter a esa extorsión y

la conclusión es, como lo dijo bien Cathy, se salieron con la suya las aerolíneas, los afectados jodidos y sin respuestas, ni de Avianca, ni de Viva, ni del Gobierno. Muy lamentable.

PRESIDENTE: Doctor Juan Manuel Cortés, última intervención de los citantes, adelante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al H.R. Juan Manuel Cortés Dueñas.

Gracias señor Presidente. Retomando las palabras de mis compañeros Duvalier y Cathy, pues yo tengo que celebrar algo señor Ministro, que es que usted haya tenido la voluntad, primero de escucharnos y segundo, la creación de la Subcomisión porque con eso nos va a dar, que no solo este debate quedó en vano, por lo menos vamos a hacer un seguimiento y vamos a poderle exigir a las empresas de que y a la Superintendente, obviamente de que nos den, ¿Qué fue lo que pasó? ¿Qué es lo va a pasar con todos las personas que se le robó el dinero?

Y obviamente Ministro, también decirle a usted que sí quiero que por favor se amarre los pantalones y no permita que se sigan cometiendo todos estos abusos, porque no es justo con todos los colombianos. Muchas gracias.

PRESIDENTE: A usted doctor Cortés. Señora Secretaria, pues de una vez en torno a la Proposición del Ministro y del doctor Méndez, vamos a crear esa Subcomisión en cabeza del doctor Juan Manuel Cortés como citante, el doctor Méndez quién presentó la Proposición, el doctor Ocampo y la doctora Cathy Juvinao.

Estimado Ministro, tiene el uso de palabra también para ya dar por concluido este debate de control político que lo que necesite, tranquilo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Guillermo Francisco Reyes González, Ministro de Transporte.

Bueno, yo lo primero vuelvo a repetir y no es una frase de cajón, pero los felicito, felicito que en este Recinto de la Democracia, se asuma como lo han hecho ustedes este debate, creo que yo no salgo con la misma inquietud suya Representante Duvalier, a mí me parece que ha sido muy fructífero, creo que abrirle los ojos a los colombianos, a las aerolíneas, al Gobierno es importante y hoy se ha hecho. Así que, para mí ha sido una jornada muy importante, vamos a hacer con esa Subcomisión vamos a buscarle salidas, buscarle salidas al transporte aéreo, a los pasajeros.

Yo le voy a decir que, de antemano sé que la Superintendente de Transporte y hablo por la Superintendente de Industria y Comercio, de aquí a mañana vamos a establecer, cómo vamos a tener en cada aeropuerto de la Superintendencia, es una especie de CAI donde puedan los pasajeros ir y radicar, ¿Por qué? Porque ahora cuando a mí no me cumplan,

yo presento una demanda a través de la Super, pero si no está el funcionario, pues el pasajero no sabe qué hacer.

Pero vamos a buscar, que cada aeropuerto tenga eso y si hay que crear una dependencia, creo que lo podemos hacer eso es muy importante. Muchas veces uno busca quién lo atienda en el aeropuerto y pues están las personas de los counters, pero no de las Superintendencias. Así que, creo que es una iniciativa importante.

Yo le digo una cosa Representante Duvalier, yo creo que los cuatrocientos y tantos mil pasajeros de Viva, hoy pueden decir que por lo menos sí hay presencia del Estado, les hemos ido dando respuesta a todos y cada uno, los representantes de las aerolíneas han manifestado su disposición a ofrecer los vuelos, para sacar la gente y la Aerocivil, tiene ya una relación por correos electrónicos, de las personas que compraron los tiquetes y vamos a tomar alguna decisión. Si la situación de Viva es que no se integre y haya que hacer algo por recuperar los derechos de los pasajeros en un tiquete, en una ticketera, yo creo que vamos a buscar vía a ustedes, vía Gobierno, cómo le ayudamos a ese pasajero, creo que es lo más justo. Entonces, con la Subcomisión lo incluimos Presidente, que le podamos traer aquí a esta Comisión, la constancia de que no dejamos ningún pasajero, sin que se le haya dado una respuesta.

Lo tercero, este Gobierno no va a permitir y sé que ustedes tampoco lo van a hacer, que se irrespete ni el Estado de Derecho Representante Cathy, ni al usuario. Cuando uno compra un pasaje, una ticketera, uno compra una expectativa y el Gobierno, pues tiene que salir a apoyarlo, a defenderlo, a garantizar sus derechos y eso lo que vamos a hacer, eso tiene mi compromiso como Ministro y del Gobierno que no vamos a desamparar a ningún pasajero de Viva y que sé que con nuestras dos Superintendencias, los Ministerios comprometidos, vamos a estar al lado de ellos.

Yo te agregaría una propuesta Representante Cathy, no es revisar solamente la carga impositiva, tenemos que agregar el tema del combustible como lo hablaba con la Representante del Quindío, es muy importante Piedad, que miremos a ver si logramos que Ecopetrol nos conteste, ¿Por qué la gasolina de los aviones es más cara en Armenia que en Pereira? ¿Por qué es más cara que si uno la compra en Cali? Hay que tener medidas, como tiene que haber también especiales para San Andrés. Y Representante, yo le garantizo que ahora nos pondremos de acuerdo con las aerolíneas para que mañana, ya tengamos algunas rutas, que permitan que lleguen las personas y salgan de la isla.

Y finalmente, decirles que no vamos a permitir como Gobierno del Cambio más abusos, vamos a tomar entre todos las medidas que, si bien hay libertad tarifaria, no se abuse jamás de los pasajeros. Gracias Presidente y gracias a todos.

PRESIDENTE: A usted Ministro, a todos los citados, a las queridas Superintendentes gracias, al doctor Director de la Aeronáutica Civil, a todos los invitados de las diferentes aerolíneas, de IATA, de todos, gracias por acompañarnos hoy.



Se levanta la sesión, citaremos por Secretaria, el próximo 16 arrancamos las Sesiones Ordinarias.

SECRETARIA: Así se hará señor Presidente, ha levantado usted la sesión siendo las 4:48 de la tarde, se ha dado por concluido el debate de control político y se citará para el próximo 16, día jueves que empieza el Periodo Ordinario de las sesiones del Congreso. Buena tarde para todos.

ANEXOS: Ciento noventa y cinco (195) Folios.

Juan Carlos Wills Ospina
Presidente

Heráclito Landínez Suárez
Vicepresidente

Amparo Yaneth Calderón Perdomo
Secretaria

Dora Sonia Cortés Castillo
Subsecretaria

Proyectó: María Ricardo –Paola Santos
Revisó: Dora Sonia Cortés Castillo