



**Cuestión 2 del orden del día: Presentación de iniciativas para la recuperación u acciones tomadas por los Estados**

**PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE UN PLAN DE REACTIVACIÓN POR ETAPAS PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL EN LATINOAMÉRICA**

(Preparada por la Aerocivil de Colombia)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta la estructura de documento de estudio que se planteó para la Política de Reactivación de la Aviación Civil en Colombia como estrategia de arranque del transporte aéreo regular de pasajeros a fin de garantizar un restablecimiento eficiente, seguro y progresivo del servicio, entendiendo la situación actual, definiendo los principios rectores y estipulando aspectos operativos para el funcionamiento del transporte aéreo durante su reapertura. Esta propuesta podría fundamentar el desarrollo de acciones integrales para la reactivación conjunta del transporte aéreo en el entorno latinoamericano, al permitir a otros estados observar nuestra línea de pensamiento. El objetivo, al interior de nuestro país, es facilitar la toma de decisiones, la interacción con las autoridades de salud y recuperar la confianza de los usuarios del transporte aéreo, contribuyendo igualmente de manera ordenada y segura al papel decisivo de la aviación civil para la recuperación mundial tras la crisis.

**OBJETIVOS  
ESTRATÉGICOS  
DE LA OACI**

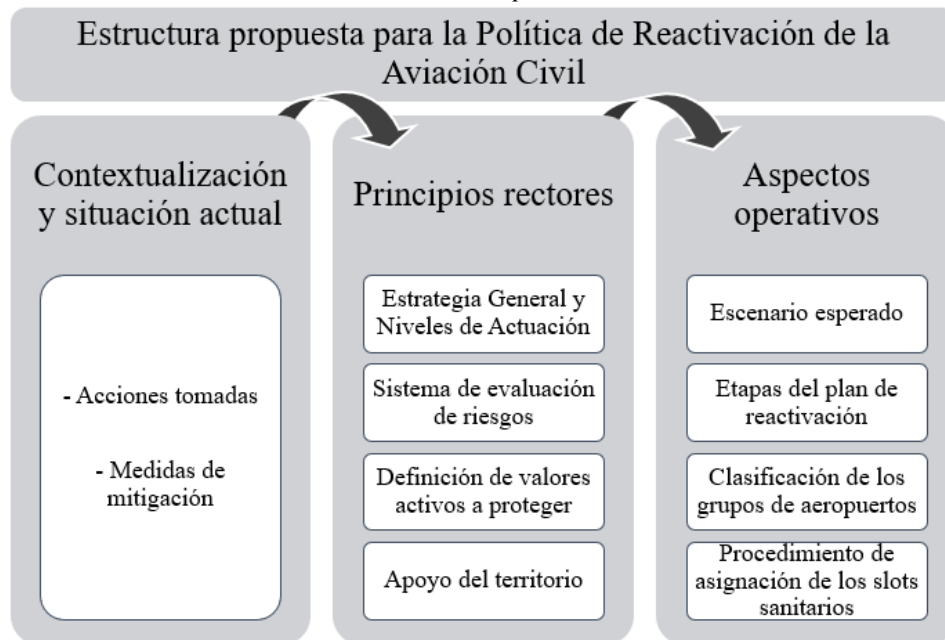
- Seguridad operacional
- Seguridad de la aviación y facilitación
- Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1. El desarrollo de acciones integrales para la reactivación conjunta del transporte aéreo en el entorno latinoamericano, debe partir de escenario común y que permita la mitigación de riesgos; para ello dentro de las líneas de acción común se plantea el desarrollo de un plan de reactivación por etapas, para la aviación civil internacional en Latinoamérica.

1.2. Frente a lo anterior, Colombia estructuró un documento de estudio para la Política de Reactivación de la Aviación Civil en su territorio como estrategia de arranque del transporte aéreo regular de pasajeros que garanticen un restablecimiento eficiente, seguro y progresivo del servicio, entendiendo la situación actual, definiendo los principios rectores y estipulando aspectos operativos para el funcionamiento del transporte aéreo durante se reapertura, como se describe en la siguiente ilustración:

*Ilustración 1. Estructura plan de reactivación*



1.3. El plan de reactivación se convierte en un documento vivo que permite discusión, aportes y debate, dando una visión a los actores y al gobierno para concretar acciones frente a la reactivación y al COVID-19.

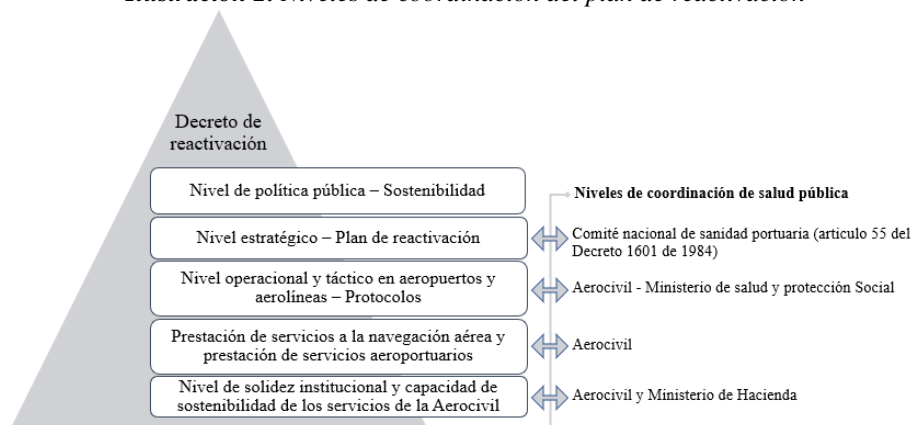
## 2. ANÁLISIS

2.1. En primer lugar se hizo necesario contextualizar las acciones tomadas por el Gobierno para enfrentar la crisis, resaltando las decisiones que afectaron el transporte aéreo y las medidas destacadas para mitigar los impactos sanitarios y económicos ocasionados.

2.2. En segundo lugar, se definieron los niveles de actuación frente a la estrategia de reactivación, a fin de conocer las instancias y las interacciones entre ellas, definiendo responsabilidades y facilitando las comunicaciones y la toma de decisiones. De allí se destaca el rol del Comité Nacional de Sanidad Portuaria, el cual es un ente comprometido con el control sanitario en todos los terminales portuarios, el rol de la autoridad aeronáutica como contacto entre el transporte aéreo y las autoridades de salud, y el rol del prestador de servicios frente a la capacidad de respuesta en el plan de reactivación, salvaguardado los niveles de seguridad y eficiencia en la navegación aérea, y teniendo en cuenta que todo el sistema nacional del espacio aéreo se encontrará bajo los protocolos de bioseguridad establecidos para estos servicios misionales.

De igual forma, se definió la forma en la que los diferentes operadores de servicios aeroportuarios deben responder ante la reactivación y los protocolos definidos. Los niveles de coordinación planteados para el plan de reactivación se describen en el siguiente gráfico:

**Ilustración 2. Niveles de coordinación del plan de reactivación**



2.3. En tercer lugar, se definió la forma en la que se deberá evaluar de manera continua el nivel de riesgo frente al COVID-19 en cada aeropuerto, a través de un sistema de evaluación de riesgos que valore constantemente las variables de probabilidad de la propagación, volúmenes de viajes nacionales o internacionales, niveles de ocupación de los vuelos, estadísticas y reportes desde los aeropuertos y la efectividad de las medidas actuales de preparación y respuesta. Esto le permite al plan de reactivación convertirse en un instrumento dinámico que facilite la toma de decisiones a través de la mitigación de riesgos y la potencialización de oportunidades que se presenten.

2.4. En cuarto lugar, se definieron para el sector, los valores que deben seguir las decisiones que se toman a través del plan de reactivación de quienes actúan en el sistema de aviación civil. De esta manera, se resalta que para la reactivación del sistema lo más importante son las PERSONAS, por lo que asegurar las condiciones de bioseguridad para toda la comunidad aeronáutica es primordial. Así mismo, los valores de solidaridad, de viajes responsables y de apoyo y comunicación, son vitales para que se genere nuevamente confianza en el usuario del transporte aéreo y en los gobiernos, y contribuye igualmente de manera ordenada y segura al papel decisivo de la aviación civil para la recuperación mundial tras la crisis.

2.5. En quinto lugar, y con gran importancia, se resaltó la necesidad de contar con el apoyo de los territorios y sus autoridades, a través de la socialización de las acciones para la reactivación, los protocolos de bioseguridad y la importancia económica de permitir la conectividad de las regiones cumpliendo con los estándares de sanidad correspondientes.

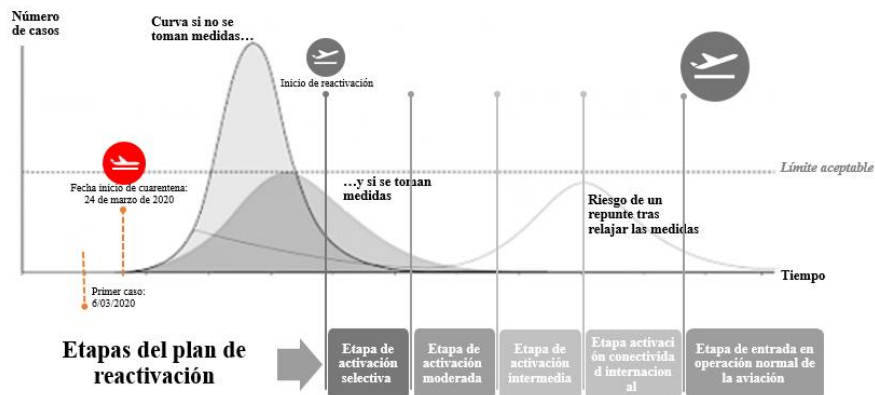
2.6. En cuanto a los aspectos operativos, el plan de reactivación define una serie de etapas cuyo fin es lograr un esquema de actividades para restablecer las condiciones normales de operación y de mercado de manera gradual, como aquellas que se tenían al inicio de la pandemia, estructurando de esta forma el transmitir un mensaje contundente del sector hacia la comunidad, de que se aplicarán medidas fuertes y respetuosas del distanciamiento social para garantizar que el transporte aéreo no contribuya en la dispersión del riesgo de contagio, siguiendo modelos de china, corea y otros estados en donde han sido efectivas.

2.7. El plan pretende generar confianza en la opinión pública y en los viajeros potenciales, con etapas incrementales de activación de la aviación, con las que se espera que una vez reactivada la operación, ésta no se vuelva a cerrar.

2.8. Para ilustrar las etapas del plan de reactivación, se simuló de manera indicativa cada una de las etapas frente a las curvas proyectadas en los manejos de las pandemias cuando los gobiernos

tomaron acciones de aislamiento de sus ciudadanos. Lo anterior, con el fin de evidenciar de manera gráfica los puntos en los que se deberán evaluar los niveles de riesgo para la toma de decisiones frente al modelo operacional del plan de reactivación del transporte aéreo proyectado.

**Ilustración 2. Etapas del plan de reactivación**



Nota aclaratoria: La línea de tiempo es indicativa, con el único fin de orientar. Sus ejes no están a escala.

2.9. Las etapas del plan se describen de la siguiente manera:

- i. **Etapa de activación selectiva**, la cual permite una disponibilidad del servicio del transporte aéreo dentro de la **primera curva de la pandemia**, con un estricto control sanitario a los vuelos y de los puntos origen y destino coordinado con la Autoridad de Salud. Los vuelos que se ofrecen son aquellas rutas definidas como prioritarias para ofrecer movilidad básica a los usuarios y a la población en general.
- ii. **Etapa de activación moderada**: Es una etapa para recuperar la confianza del pasajero y en la cual se aplicarán soluciones a los problemas subyacentes identificados de la etapa previa. Permite la recuperación de una gama de procesos que fueron desactivados y se desmontarán algunas de las dispensas que fueron concedidas frente a los reglamentos aeronáuticos. Se ampliará el número de aeropuertos para operar con slots sanitarios y los que estaban operando en la etapa previa se les aumenta el número de slots.
- iii. **Etapa de activación intermedia**: Verificado el estado de contención de la pandemia y las recomendaciones de la Autoridad Sanitaria, se permitirá la apertura de sillas en las aeronaves a operadores turísticos que gestionan paquetes por grupos, en el modo aéreo, o selectivamente de otros destinos o vuelos chárter en coordinación con los operadores turísticos y controlando el número de personas que se transportan. Los aeropuertos tendrán disponibles las áreas públicas de restaurantes u otros servicios exclusivamente para los viajeros. El acceso a las terminales áreas continuará restringido con las prácticas de distanciamiento social. Algunos servicios asociados con la operación turística se activan.
- iv. **Etapa de activación de la conectividad internacional**: Evaluando el avance de la pandemia, se mantendrá la prevención de pasajeros internacionales entrando al país y de manera selectiva se habilitarán algunos orígenes siempre y cuando su nivel de contención del COVID 19 sea autorizado por la Autoridad de Salud de Colombia en coordinación con la Aerocivil. Las rutas internacionales se abrirán por países de origen-destino después estudio y acuerdo mutuo con las autoridades del país respectivo, se habilitarán rutas específicas con esos estados entre ciudades pares, y se activarán los controles de ingreso de migración y sanitarios que estuvieron operando para aeronaves, tripulantes y pasajeros en la etapa inicial de la pandemia.

- v. **Etapa de entrada en operación normal de la aviación:** Evaluado el control de la pandemia en Colombia por la Autoridad de Salud Nacional y verificados los riesgos internacionales frente al nivel del COVID-19 en los países de origen dentro del contexto mundial, se reactivarán las disposiciones de los reglamentos aeronáuticos; manteniendo el compromiso de la aviación civil con la salud pública, a través del mejoramiento de los servicios médicos en los aeropuertos y otros controles que se establezcan con las autoridades de salud, entrando así en la etapa de normalidad.

2.10. Todo este proceso implica la declaratoria de Estado Totalmente Coordinado para todos los Aeropuertos: Todos los Aeropuertos estarán sujetos a un control en sus operaciones y requerirán de la asignación de slots para su operación, el cual hemos denominado “Slot Sanitario”.

2.11. El “slot sanitario” permite balancear la capacidad de procesamiento de pasajeros de los aeropuertos del país frente a las medidas de bioseguridad con las operaciones aéreas, su fin, es evitar la congestión y mantener de manera más precisa el control de los pasajeros, de esta forma, se puede balancear la demanda de operaciones con la capacidad del aeropuerto en un sistema en donde se atienden pequeñas ciudades con recursos limitados.

2.12. De igual forma se realizó la clasificación de los grupos de aeropuertos, a través de criterios de priorización de acuerdo con la con la importancia del aeropuerto en número de pasajeros y la importancia regional de la conectividad aérea para la región o ciudad.

2.13. Dentro del primer criterio se definen como prioritarios aquellos aeropuertos que movilizaron más de 2 millones de pasajeros en 2019 (ver en la Tabla 1) y para el segundo de importancia regional se utilizan dos variables: el número de rutas desde el aeropuerto, y la distancia a una de las cuatro ciudades principales de Colombia. De esta forma, un aeropuerto tiene prioridad “Alta” por número de rutas si es servido por una ruta, “Media” si es servido por dos a tres rutas y “Baja” para cuatro rutas o más (ver tabla 2).

**Tabla 1. Aeropuertos Prioritarios por rutas o mercado**

Aeropuerto	Ciudad	Pasajeros x Aeropuerto
BOG	Bogotá	23,223,364
MDE	Ríonegro - Antioquia	7,410,307
CTG	Cartagena	4,688,169
CLO	Calí	4,586,292
BAQ	Barranquilla	2,431,015
SMR	Santa Marta	2,329,607
ADZ	San Andrés – Isla	2,275,190

**Tabla 2. Priorización de aeropuertos por falta de conectividad y distancia**

Aeropuerto	Ciudad	Distancia mínima	Prioridad distancia	Rutas	Prioridad Rutas	Prioridad
9DI	San Felipe	832	Alta	1	Alta	Alta
ACD	Acandí	314	Alta	1	Alta	Alta
BSC	Bahía Solano	202	Alta	1	Alta	Alta
CRU	Carurú	505	Alta	1	Alta	Alta
EJA	Barrancabermeja	210	Alta	1	Alta	Alta
LMC	La Macarena	272	Alta	1	Alta	Alta
MFS	Miraflores - Guaviare	434	Alta	1	Alta	Alta
MTS	Mitú	566	Alta	1	Alta	Alta
PVA	Providencia	770	Alta	1	Alta	Alta

Aeropuerto	Ciudad	Distancia mínima	Prioridad distancia	Rutas	Prioridad Rutas	Prioridad
RCH	Ríoacha	218	Alta	1	Alta	Alta
SVI	San Vicente Del Caguán	244	Alta	1	Alta	Alta
TAP	Leticia	1,083	Alta	1	Alta	Alta
TLU	Tolú	226	Alta	1	Alta	Alta
TME	Tame	331	Alta	1	Alta	Alta

2.14. Un aeropuerto se considera con prioridad alta si tanto su prioridad por rutas como su prioridad por distancia son clasificadas como “Altas”.

2.15. El Comité Nacional de Sanidad Portuaria será el encargado de establecer los aeropuertos abiertos al público de acuerdo a las consideraciones de salud. Dentro de los aeropuertos definidos por el Comité Nacional de Sanidad Portuaria se definirán los aeropuertos abiertos de acuerdo a la disponibilidad establecida por la Secretaría de Sistemas Operacionales, y se priorizarán así:

- i. **GRUPO 1:** Aeropuertos que movilizaron más de 1.5 millones de pasajeros en 2019. Ingresan en la etapa de activación selectiva.
- ii. **GRUPO 2:** Aeropuertos que movilizaron más de 1 millón de pasajeros en 2019, aeropuertos que movilizaron más de 100 mil pasajeros y se encuentran con prioridad “Alta” por distancia.
- iii. **GRUPO 3:** Resto de aeropuertos con operación regular. Aeropuertos que deben contribuir al sistema en la etapa de activación intermedia. (ver tabla 5)
- iv. **GRUPO 4:** Aeropuertos de aviación general y deportiva y con mínima o sin operación comercial.

Dentro del horario de operación del Aeropuerto, los slots sanitarios se distribuirán de la siguiente manera:

*Tabla 1. Slots sanitarios*

GRUPO Aeropuertos	Activación Selectiva	Activación Moderada	Activación Intermedia	Actividad conectividad Internacional	Operación Normal
Aeropuerto El Dorado	5 Slot hora	10 Slot hora	15 slot hora	De acuerdo a la Capacidad declarada	Slot RAC 3 donde Aplica
Grupo 1	2 Slot Hora	4 Slot Hora	6 Slot Hora	De acuerdo a la Capacidad declarada	Slot RAC 3 donde Aplica
Grupo 2	NO	2 Slot Hora	4 Slot Hora	6 Slot Hora	Slot RAC 3 donde Aplica
Grupo 3	NO	NO	2 Slot Hora	4 Slot Hora	Slot RAC 3 donde Aplica
Grupo 4	CERRADO	CERRADO	CERRADO	ABIERTOS	ABIERTOS
Otros	CERRADO	CERRADO	CERRADO	ABIERTOS	ABIERTOS

2.16. Por último, y para la materialización de lo descrito anteriormente, se definió un procedimiento de asignación de los slots sanitarios, los cuales serán otorgados de acuerdo a la capacidad sanitaria del aeropuerto, es decir: el número de slots sanitarios hora del aeropuerto multiplicado por el número de horas de apertura de dicho aeropuerto.

2.17. Las rutas y las frecuencias serán determinadas acorde con la capacidad sanitaria y aeroportuaria de cada aeropuerto garantizando en primera medida la continuidad del servicio y en función de dos objetivos principales: el servicio de zonas en las que el transporte aéreo es el modo de transporte natural para acceder a los centros de producción, y el servicio en las rutas principales de

transporte aéreo de forma segura tanto para la comunidad aeronáutica como para las comunidades en las que sirve.

2.18. De esta forma, para la selección de aeropuertos y rutas prioritarias se utilizará un mecanismo de priorización basado en la accesibilidad a las regiones y la conectividad doméstica del país.

2.19. Los operadores tendrán la misma participación en cada una de las rutas (y las franjas horarias) de la observada en el año 2019. Los operadores podrán intercambiar slots sanitarios tanto en frecuencias como en rutas. Si, como consecuencia de dichos intercambios un operador resulta operador monopólico de una ruta, este intercambio deberá ser aprobado por la autoridad.

### **3. ACCIÓN SUGERIDA**

3.1. Se sugiere a la Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) Recomendar la necesidad de desarrollar un plan de reactivación por etapas para la aviación civil internacional en Latinoamérica;
- c) Reconocer la estructura del documento del plan de reactivación de Colombia para que contribuya a cada autoridad de aviación civil en su entorno y de esta forma tener una visión común como marco referente;
- d) Aportar ideas sobre esta orientación para ayudar a Colombia con la valiosa visión de las experiencias en los estados región.
- e) Solicitar a la OACI/SAM que incorpore en el trabajo de los equipos los objetivos esta estructura de documento de plan de reactivación.

--FIN--