



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Cuarta Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19

(Lima, Perú, 11 de diciembre de 2020)

RV4/DGAC - NI/02

09/12/2020

Cuestión 1 del Orden del Día:

Revisión del estatus de la Región y de las actividades del CRRIC y Marco Estratégico SAM en respuesta al COVID-19

REACTIVACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA

(Preparado por Colombia)

RESUMEN

La presente nota ilustra el proceso de reactivación de los servicios aéreos y las estrategias para mantener la recuperación de la conectividad aérea.

ACCIÓN SUGERIDA

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

- a) Tomar nota de la información presentada,
- b) Invitar a los Estados de la región a establecer corredores aéreos seguros, para lo cual, Colombia está dispuesta a reunirse con las autoridades de los países que están considerando abrir sus fronteras.
- c) Invitar a los Estados de la Región a compartir las experiencias y mejores prácticas de cara a la reapertura de los servicios aéreos.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los últimos diez años la conectividad aérea en Colombia venía creciendo sostenidamente tanto a nivel nacional como a internacional, con tasas de crecimiento superior al 10% anual en los volúmenes de pasajeros transportados. Con los efectos derivados de la pandemia, la industria sufrió graves consecuencias financieras y la confianza de los usuarios se vio altamente afectada.

1.2 La nueva normalidad genera incertidumbres de mercado, al igual que nuevos hábitos de viaje en los usuarios, que tanto el gobierno como la industria deben afrontar con alta capacidad de reacción.

1.3 Finalizando 2020, la conectividad se ha venido reactivando gradualmente. La reactivación trae retos significativos en materia de recuperación de la confianza de los viajeros, competitividad de la aviación comercial, nuevos procedimientos, recuperación de la rentabilidad de las empresas y relacionamiento con los demás países.

1.4 Las empresas colombianas de transporte aéreo, en sus estados financieros de 2019, muestran que:

- Los ingresos de \$14,5 billones están superados por los costos y gastos en \$ 672 mil millones
- Las empresas realizaron una provisión para impuestos por \$69,3 mil millones de pesos
- El sector tuvo pérdidas operacionales del 4,64% y netas del 13,5%
- El transporte aéreo colombiano por cada peso de su patrimonio adeuda 6,44 pesos.
- El sector requiere capital de trabajo por \$4.8 billones.

2. ANÁLISIS

2.1 La reactivación de la conectividad tuvo como antecedente inmediato la suspensión de los vuelos comerciales, producto del cierre de fronteras causado por los efectos derivados de la pandemia del Covid-19.

2.2 El Proceso de reactivación de la conectividad en 2020:

- a) La Aeronáutica Civil estructuró un plan de reactivación definido en una serie de etapas, cuyo fin fue lograr un esquema de actividades para restablecer las condiciones normales de operación y de mercado que se tenían al inicio de la pandemia.
- b) La Entidad verificó que los aeropuertos operados por la Entidad, al igual que aquellos concesionados y operados por los municipios, estuvieran listos para la activación del sector, a la vez que cumplieran con los protocolos establecidos en diversas resoluciones del Gobierno Nacional, la última de ellas la 1972 de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social.
- c) Durante la vigencia de la declaratoria del estado de emergencia, la operación aérea no se vio interrumpida del todo, pues la Aeronáutica Civil autorizó vuelos bajo las excepciones establecidas en los Decretos expedidos por el Gobierno Nacional, es decir: vuelos humanitarios, de carga y casos de fuerza mayor.
- d) La etapa previa a la reactivación fue la de **Rutas Piloto**, que inició el 21 de julio, en virtud de lo establecido en el Decreto 847 de 14 de junio de 2020, y los siguientes que ampliaron su vigencia. Los mandatarios locales que obtuvieron autorización del Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Aerocivil fueron:
 - Bucaramanga (BGA)
 - Cúcuta (CUC)
 - Rionegro (MDE)
 - Pereira (PEI)
- e) El primero de septiembre de 2020, se inició la primera fase de reactivación doméstica, en la cual Aerocivil dio apertura a 16 aeropuertos, poniendo en marcha 37 rutas domésticas operadas por 6 aerolíneas, que movilizaron 193.469 pasajeros en 2.227 operaciones, con una tasa de ocupación cercana al 70%. Las ciudades autorizadas para la Fase I de reactivación fueron las siguientes:

Bogotá (BOG)	Pereira (PEI)
Rionegro (MDE)	Cúcuta (CUC)
Cartagena (CTG)	Leticia (LET)
Cali (CLO)	Medellín (EOH)
Barranquilla (BAQ)	Montería (MTR)
San Andrés (ADZ)	Villavicencio (VVC)
Santa Marta (SMR)	Pasto (PSO)
Bucaramanga (BGA)	Florencia (FLA)

Ilustración 1. Conectividad doméstica Fase I



Fuente: Oficina de Transporte aéreo

- f) La Fase II de Reactivación Doméstica se implementó el 21 de septiembre, donde además de los aeropuertos mencionados en la fase anterior, entraron en operación los siguientes aeropuertos:

Quibdó (UIB)	Puerto Leguizamo (LQM)
Carepa (APO)	El Yopal (EYP)
San José del Guaviare (SJE)	Neiva (NVA)
Puerto Inírida (PDA)	Guapi (GPI)
Bahía Solano (BSC)	Puerto Carreño (PCR)
Manizales (MZL)	Mitú (MVP)
Barrancabermeja (EJA)	Arauca (AUC)
Corozal (CZU)	Armenia (AXM)
Riohacha (RCH)	Popayán (PPN)
Valledupar (VUP)	Tumaco (TCO)
Buenaventura (BUN)	Villagarzón (VGZ)
Aldana (IPI)	Pitalito (PTX)
Saravena (RVE)	Aguachica (HAY)
Puerto Asís (PUU)	Tame (TME)
Ibagué (IBE)	

De esta manera, se buscaba consolidar lo hecho durante la primera fase de reactivación doméstica, poniendo en operación 44 aeropuertos a lo largo del país, de los cuales Bogotá, Rionegro, Cali, Cartagena, Barranquilla y Armenia iniciaron operaciones internacionales. Así, no solo se seguía recuperando la conectividad doméstica, fundamental para conectar a las regiones más apartadas con los principales centros económicos y sociales del país, sino también recobrar la posibilidad de conectar a Colombia con otros países de la región, manteniendo los más estrictos controles de bioseguridad y seguimiento epidemiológico.

Ilustración 2. Conectividad doméstica Fase II



Fuente: Oficina de Transporte aéreo

- g) Esta segunda fase, permitió que la totalidad de los 8 operadores nacionales pusieran en marcha 88 rutas domésticas, logrando no solo recuperar conectividad sino también fomentar la competencia en la gran mayoría de las rutas comercialmente viables (rutas no consideradas como sociales), lo cual, no solo les brindó a los pasajeros un aumento significativo en el número de destinos disponibles sino también un aumento en la oferta de parte de las aerolíneas, que tuvieron una demanda más alta que en la primera fase y lograron tener una tasa de ocupación del 77% en el mercado doméstico.

De manera similar, la reactivación internacional, enmarcada en la fase I internacional, permitió poner en operación 35 rutas operadas por 11 aerolíneas que retomaron los servicios regulares hacia 21 destinos en 10 países en América.

Ilustración 3. Conectividad internacional Fase I



Fuente: Oficina de Transporte aéreo

h) Para restablecer esta conectividad se tuvieron en cuenta los siguientes criterios de priorización:

Apertura Internacional: Países/rutas abiertas al tráfico internacional.

Se identificó la posibilidad de conectar de manera inmediata con países que no tuvieran ningún tipo de restricción a la entrada de pasajeros provenientes de Colombia.

Capacidad Aeroportuaria: Capacidad del aeropuerto para procesar vuelos Internacionales.

Otro criterio de priorización y de la mayor relevancia constituye el hecho que todos los Aeropuertos del territorio colombiano están sujetos a un control en el reinicio de las operaciones y requerirán de la asignación de slots para operación internacional, proceso que se ha denominado “Asignación de Slots Sanitarios Internacionales”.

El “Slot Sanitario Internacional” permite balancear la capacidad de procesamiento de pasajeros de los aeropuertos frente a las medidas de bioseguridad, el actual nivel de sus operaciones aéreas y la capacidad de las otras autoridades que confluyen en esta actividad. 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 internacionales con la capacidad del aeropuerto.

Viabilidad Comercial: Interés de aerolíneas por implementar vuelos:

- i) El aumento considerable de la operación doméstica y el reinicio de la operación internacional se vio reflejado en un crecimiento significativo de conectividad, que permitió que la fase II doméstica movilizara 803.110 pasajeros en 9.153 operaciones. Por su parte, la fase I internacional logró movilizar 179.091 pasajeros en 1.461 operaciones, teniendo una tasa de ocupación del 73%, superior a como había iniciado el mercado doméstico.
- j) La fase III de reactivación doméstica, inició el 1 de noviembre con la necesidad de aumentar las operaciones bajo las restricciones de capacidad establecidas para cada uno de los aeropuertos. Además, se incluyeron los aeropuertos de Tolú (TLU) en el Departamento de Sucre y Providencia (PVA) en el Archipiélago de San Andrés.

De manera paralela se inició la fase II internacional, que logró aumentar el número de países con los cuales se autorizó la conectividad internacional, sumando un total de 35 destinos, entre los que se

destacan las primeras dos rutas que conectaron de manera regular a Colombia con Europa, Londres y Estambul. Así mismo, se han autorizado un total de 56 rutas internacionales, de las cuales ya están operando 47 y se espera que las demás entren en operación en la temporada de final de año.

Ilustración 4. Conectividad internacional Fase II



Fuente: Oficina de Transporte aéreo

En el mercado doméstico se resalta que con el aumento de la capacidad se incentive la competencia en diferentes rutas, lo cual tendría efectos sobre los precios que beneficiarán a los pasajeros. Así mismo, se destaca el aumento a 98 rutas domésticas, por las que se han movilizado 994.665 pasajeros desde que inició la fase hasta el 30 de noviembre, con una tasa de ocupación cercana al 74% lo que indica que la demanda respondió de manera muy cercana al aumento de oferta de la fase III doméstica. Por su parte, la fase 2 internacional ha movilizado 279.546 pasajeros en el mismo periodo con una tasa de ocupación cercana al 66%, lo que muestra como la demanda por vuelos internacionales crece más lento de lo que está creciendo la oferta de estos servicios.

Ilustración 5. Conectividad doméstica Fase III



Fuente: Oficina de Transporte aéreo.

Con respecto a la conectividad con la que contaba el mercado colombiano, durante el proceso de reactivación se han puesto en operación el 89% de las 110 rutas domésticas con las que contaba durante los meses que precedieron al impacto de la pandemia. En el mercado internacional, se han autorizado el 70%, del cual han

iniciado operaciones el 57% de las 83 rutas internacionales que operaban de manera regular justo antes de iniciar los procesos que restringieron este tipo de operación. No obstante, aún falta recuperar la conectividad con la Unión Europea (España, Holanda, Francia, Alemania), Uruguay, Curazao, Canadá, y Venezuela, por causa de las restricciones existentes en estos países.

Ilustración 6. Conectividad internacional aún no autorizada



Fuente: Oficina de Transporte Aéreo

Es de resaltar que, aunque en su gran mayoría las rutas que todavía no han sido autorizadas operan desde y hacia los países que aún mantienen restricción a la entrada de pasajeros colombianos, hay otras rutas que conectan a Colombia con destinos en países que no tienen la restricción, pero que aún no han sido solicitadas por las aerolíneas. Entre estas se identificaron:

- Bogotá – Cuzco
- Bogotá – Los Ángeles
- Cali – Guayaquil
- Cali - Esmeraldas
- Cartagena – Lima
- Cartagena – México
- Cartagena – Atlanta
- Pereira – Miami
- San Andrés – Panamá

RETOS DE LA NUEVA REALIDAD EN LA REACTIVACIÓN DE LA CONECTIVIDAD

- a) Los nuevos requisitos y procedimientos relacionados con la Covid-19 arriesgan el aprovechamiento de la capacidad instalada en los diferentes aeropuertos. Aunque la industria aérea ha mostrado una enorme capacidad de adaptación a los cambios que la Covid-19 exige para los procesos operativos y de servicio. Colombia ha implementado exigentes protocolos y lanzado iniciativas como el sello de bioseguridad 'Check in Certificado' para el sector de turismo, que permiten operar con altos niveles de bioseguridad en los procesos de atención en aeropuerto y a bordo.
- b) Los aspectos en los que se ve materializada esta amenaza, en diferentes etapas del proceso de viaje, son:
 - Procedimientos migratorios: agilidad en las filas de migración, verificación de nuevos requisitos (pruebas Covid-19 y otros) y categorización de los viajeros según su origen.
 - Obligación de diligencias aplicaciones, que además por su volumen de usuarios tienen altas exigencias de robustecimiento.

- Condiciones de bioseguridad en los diferentes procesos (Check in, filtros de seguridad, salas de embarque, áreas de circulación, etc.)
 - Incremento en los tiempos de algunos de estos procesos.
 - Capacidad para atender eventualidades (casos de Covid-19 positivos, por ejemplo).
 - Exigencia de seguros médicos y/o planes de asistencia en varios países.
- c) La pandemia dejó a las aerolíneas en grave situación financiera. La crisis financiera que afrontan las aerolíneas en Colombia es sin duda compleja y exigente. Tres (3) de las principales empresas del país (Avianca, LATAM y Easyfly) se han acogido a procesos de reestructuración financiera (conocido como) ley de quiebras, ya sea en Estados Unidos (Capítulo 11) o en Colombia. Las empresas de aerotaxis y vuelos chárter tampoco han sido ajenas a la crisis y sufrieron también grandes pérdidas durante la parálisis.
- d) Todas las empresas están contemplando reducciones en el tamaño y composición de su flota, dejando pendientes sus programas de ampliación de flota y llegada de nuevos aviones. Las expectativas de crecimiento del sector en el corto plazo se han reducido notablemente frente a lo planeado desde el año inmediatamente anterior.
- e) La confianza de los viajeros se ha visto afectada por la Covid-19. A pesar de los esfuerzos en este frente, los viajeros enfrentan dudas en la toma de decisiones de viaje, tanto por las dificultades financieras que experimentan a partir de los efectos derivados de la Covid-19, como por los riesgos que puedan presentarse en materia de bioseguridad. La presencia de rebrotes en muchos países como España, Francia y Alemania aumenta la incertidumbre en los usuarios, lo cual, afecta también sus decisiones de viaje y de compra de tiquetes aéreos.
- f) Las circunstancias actuales han afectado la planeación de los viajes y los hábitos de compra por parte de los viajeros, en aspectos como el tiempo de antelación en la compra con respecto a la fecha de viaje.
- g) Colombia ha avanzado sustancialmente en esta materia con la implementación de los protocolos de viaje y el sello de bioseguridad 'Check in Certificado' (las principales aerolíneas y aeropuertos del país ya están certificados), pero mientras subsista la pandemia siempre será una prioridad la generación de confianza en los viajeros, tanto nacionales como internacionales.

Para la reactivación de la conectividad aérea es necesario trabajar en diversos frentes de política pública, dentro de los cuales se proponen los siguientes:

- Continuar con la implementación de una política aerocomercial abierta, como se había venido haciendo en los años recientes.
- Vincular al sector aéreo a la cadena de prestadores de servicios turísticos en las regiones, para asegurar acciones concertadas en la ampliación de la conectividad aérea.
- Implementar acciones que contribuyan a generar confianza en los viajeros y agilidad en el servicio, garantizando condiciones de bioseguridad en la prestación de los servicios aéreos.
- Continuar con la implementación protocolos y procedimientos bioseguros ágiles, incluso incorporando cada vez más la ayuda de herramientas tecnológicas.

3. CONCLUSIONES

3.1 El sostenimiento de la recuperación aérea en el mediano plazo dependerá de múltiples factores. Si se resquebraja la confianza a causa de la aparición de nuevos brotes de COVID-19, los Gobiernos podrían imponer nuevas medidas de confinamiento, mantener los cierres de frontera y, por consiguiente, el riesgo de que los resultados sean menos favorables que los previstos es muy considerable.

3.2 Otros factores pasan por la restauración de la confianza del viajero, de que no haya cuarentenas que retrasen su regreso y la armonización de medidas y de protocolos de bioseguridad. Es imperioso alinear las medidas, manteniendo al mismo tiempo la prerrogativa de cada Estado de implementar medidas de mitigación adicionales y / o alternativas, de acuerdo con sus necesidades y circunstancias específicas. Estos elementos son claves para impulsar la necesaria demanda de vuelos, que ponga a pleno rendimiento a las aerolíneas para recuperar los números que tenían antes de la pandemia.

3.3 Es inminente que los Estados se alineen con la estrategia de implementación de corredores de salud pública, propuesta por la Organización de Aviación civil Internacional (OACI). Estos corredores se forman cuando dos o más Estados acuerdan reconocer las medidas de mitigación de salud pública que cada uno ha implementado en una o más rutas entre sus Estados. Esto exige compartir activamente información entre los Estados y entablar discusiones bilaterales o multilaterales entre sí, para implementar corredores de manera armonizada.

3.4 La industria del transporte aéreo está en una situación muy vulnerable, especialmente en cuanto a la viabilidad de las aerolíneas que han sufrido fuertes golpes como resultado de la pandemia. La crisis económica profundiza los riesgos de quiebra para muchas de ellas.

4. **ACCIÓN SUGERIDA**

4.1 Se sugiere a la Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM:

- a) Tomar nota de la información presentada,
- b) Invitar a los Estados de la región a establecer corredores aéreos seguros, para lo cual, Colombia está dispuesta a reunirse con las autoridades de los países que están considerando abrir sus fronteras.
- c) Invitar a los Estados de la Región a compartir las experiencias y mejores prácticas de cara a la reapertura de los servicios aéreos.