



**Foro IMPACTO DEL COVID-19 EN EL TRANSPORTE AÉREO: Nuevos Retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030**

**Asunto:** *Conectividad*

**RECUPERACIÓN DE LA CONECTIVIDAD AÉREA**

*Presentado por:*

*Eduardo Tovar, Lucas Rodríguez, Jorge Alonso Quintana, Alexandra Palomino*

**Resumen**

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

**Referencias**

- *Acuerdo 010 del 13 de febrero de 2019 “por el cual se adopta la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022”*
- *Documento de presentación de alto nivel y segunda edición de El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19.*
- *[https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/ES/SDG\\_ES.aspx](https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/ES/SDG_ES.aspx)*

**1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES**

En esta Nota de Estudio se proponen algunas medidas de política pública para impulsar la reactivación del transporte aéreo de pasajeros y de carga, de manera que -en el mediano plazo- el país pueda retornar a los niveles de conectividad registrados antes de la pandemia, con lo cual se logre un mejoramiento de la conectividad del país.

**1.1. Conceptos**

- a. La conectividad, como ha sido definida por la Organización de la Aviación Civil Internacional -OACI-1, consiste:
- en el movimiento de pasajeros, correo y carga
  - con el mínimo de puntos de tránsito
  - para que el viaje sea lo más corto posible
  - con la satisfacción óptima del usuario
  - al mejor precio posible



- b. El concepto de conectividad se refiere a la posibilidad de movilizarse. La red de rutas de un aeropuerto (conexiones y tránsitos), los tiempos de espera<sup>2</sup> y el precio son variables decisivas.
- c. La conectividad tiene efectos en la inversión extranjera, el comercio, el empleo, el turismo e incluso en el hecho de que empresas y personas decidan trasladarse a ciertos lugares.
- d. La reactivación de la conectividad es fundamental, pues es un prerequisite para que se reactive la economía del país en áreas como el turismo y el comercio.
- e. La reactivación de la conectividad debe contemplar acciones en diversos frentes:
  - Promover el acceso a la infraestructura (aeronáutica y aeroportuaria),
  - Apoyar a los actores privados ante los efectos de la crisis,
  - Implementar procedimientos y protocolos que garanticen la bioseguridad, al tiempo que aseguren la agilidad y eficiencia de la operación y la atención a los viajeros, para generar confianza en estos últimos.
  - Continuar con el mejoramiento de la conectividad a las regiones, a través de los Servicios Aéreos Esenciales (SAE)
  - Impulsar la operación internacional a través de acuerdos, promoción y acciones que mantengan la apertura que el país implementó en los años recientes.
- f. f. Las variables anteriores serán las que se consideran en esta Nota de Estudio.

### 1.2. Contexto y alcance

- a. En los últimos diez años la conectividad aérea en Colombia venía creciendo sostenidamente tanto a nivel nacional como a internacional, con tasas de crecimiento promedio del 6% 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.
- b. 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.
- c. 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.



d. 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.

### 1.3. Objetivos

a. La reactivación de la conectividad debe servir como vía para el logro los Objetivos de Desarrollo Sostenible –ODS-5, Los cuales guardan una profunda relación con los objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, así:

ODS de las Naciones Unidas		Objetivo Desarrollo Económico (OACI)
1	Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo	
2	Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible	
3	Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	
4	Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	
5	Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas	
6	Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	
7	Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	



8	Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	
9	Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	
10	Reducir la desigualdad en y entre los países	
11	Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	
12	Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	
13	Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	
14	Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	
15	Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad	
16	Promover sociedades, justas, pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, la provisión de acceso a la justicia para todos y la construcción de instituciones responsables y eficaces a todos los niveles	
17	Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible y fortalecer los mecanismos para aplicarla	

- b. Las políticas públicas en materia de reactivación de la conectividad deben buscar el fomento de la actividad empresarial, la cobertura a los territorios regionales, la facilitación del turismo y la apertura en las relaciones internacionales.

## **2. ANÁLISIS (Puntos a considerar)**

### **2.1. El Proceso de reactivación de la conectividad en 2020**



- a. La Aeronautica 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, como aquellas que se tenían al inicio de la pandemia.
- b. La entidad verificó que los aeropuertos operados por la entidad, concesionados y operados por los municipios estuvieran listos para la activación del sector y 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 el Estado de Emergencia, la operación aérea no se vio interrumpida del todo, pues la Aeronautica Civil autorizó vuelos bajo las excepciones establecidas en los Decretos expedidos por el Gobierno Nacional, es decir; vuelos humanitarios, de carga y de Fuerza Mayor.
- d. La primera etapa de la reactivación fue la de **Rutas Piloto**, que inició el 21 de julio iniciaron las primeras rutas pilotos en virtud de lo establecido en el Decreto 847 de 14 de junio de 2020, y los siguientes que ampliaron su vigencia. Los mandatarios 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 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)
- Rionegro (MDE)
- Cartagena (CTG)
- Cali (CLO)
- Barranquilla (BAQ)
- San Andrés (ADZ)
- Santa Marta (SMR)
- Bucaramanga (BGA)
- Pereira (PEI)



- Cúcuta (CUC)
- Leticia (LET)
- Medellín (EOH)
- Montería (MTR)
- Villavicencio (VVC)
- Pasto (PSO)
- Florencia (FLA)

Ilustración 1. Conectividad domestica Fase I



Fuente: Oficina de Transporte aéreo

f. La Fase II de Reactivación Domestica se implementó el 21 de septiembre, donde además de los aeropuertos de la Fase I de reactivación doméstica entraron en operación los siguientes aeropuertos:

- |                               |                          |
|-------------------------------|--------------------------|
| - Quibdó (UIB)                | - Valledupar (VUP)       |
| - Carepa (APO)                | - Puerto Leguizamo (LQM) |
| - San José Del Guaviare (SJE) | - El Yopal (EYP)         |
| - Puerto Inírida (PDA)        | - Neiva (NVA)            |
| - Bahía Solano (BSC)          | - Guapi (GPI)            |
| - Manizales (MZL)             | - Puerto Carreño (PCR)   |
| - Barrancabermeja (EJA)       | - Mitú (MVP)             |
| - Corozal (CZU)               | - Arauca (AUC)           |
| - Riohacha (RCH)              | - Armenia (AXM)          |



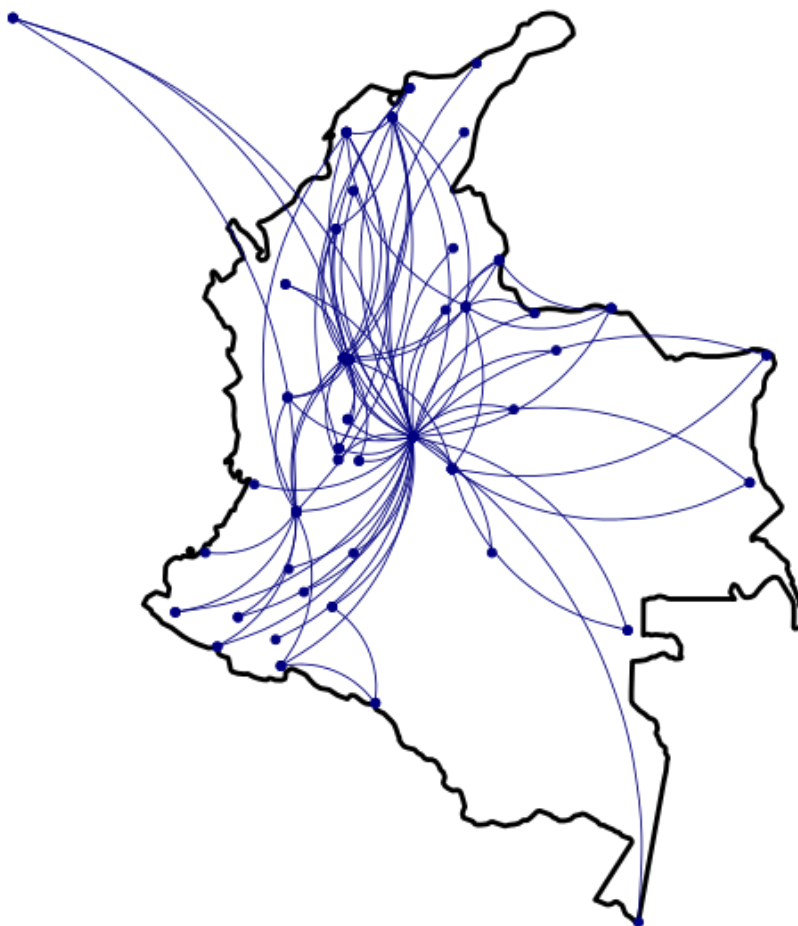
## NOTA DE ESTUDIO

- Popayán (PPN)
- Tumaco (TCO)
- Buenaventura (BUN)
- Aldana (IPI)
- Saravena (RVE)
- Puerto Asís (PUU)
- Ibagué (IBE)
- Villagarzón (VGZ)
- Pitalito (PTX)
- Aguachica (HAY)
- Tame (TME)



De esta manera se buscaba consolidar lo hecho durante la primera fase de reactivación domestica 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 conectividad doméstica, fundamental para conectar a las regiones más apartadas del país con las principales centro 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 domestica 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

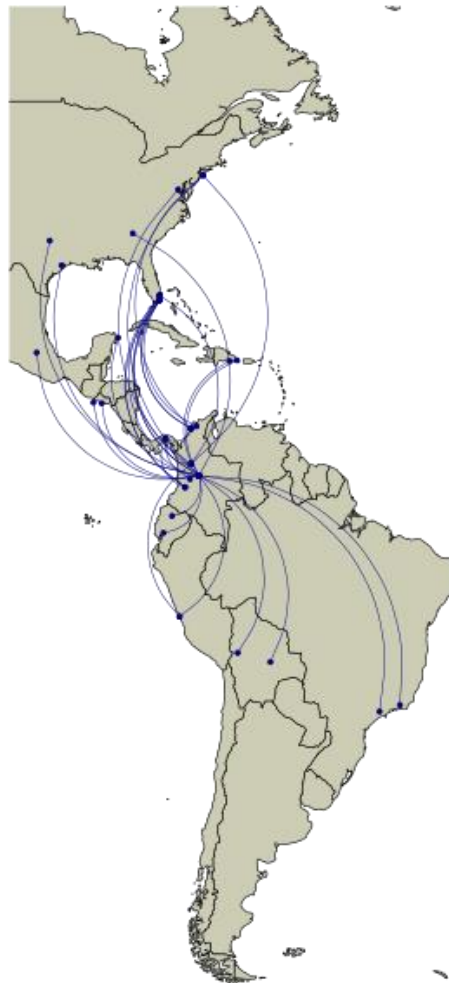




conectividad sino también fomentar la competencia en la gran mayoría de las rutas comercialmente viables (rutas no consideradas como sociales), lo cual no solo les brindó a los pasajeros un aumento significativo en el número de destinos disponibles sino también un aumento en la oferta de parte de las 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, el cual hemos denominado “Slot Sanitario Internacional”.

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) y Providencia (PVA).

De manera paralela se inició la fase III internacional, que logró aumentar a 18 el número de países con los cuales se autorizó la conectividad internacional, sumando un total de 30 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 domésticas, de las



cuales ya están operando 42 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 beneficiaran a los pasajeros. Así mismo, se destaca el aumento a 91 rutas domésticas por las que se han movilizad 530.034 pasajeros desde que inicio la fase hasta el 17 de noviembre, con una tasa de ocupación cercana al 70% 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 movilizad 148.714 pasajeros en el mismo periodo con una tasa de ocupación cercana al 61% que muestra como la demanda por vuelos internacionales crece más lento de lo que está creciendo la oferta de estos



servicios.

Ilustración 5. Conectividad domestica Fase III



Con respecto a la conectividad con la que contaba el mercado colombiano, durante el proceso de reactivación se han puesto en operación el 83% 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% de las cuales han iniciado operaciones el 49% 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.



Ilustración 6. Conectividad internacional aún no autorizada



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



## **2.2. Retos de la nueva realidad en la reactivación de la conectividad**

- a. Los nuevos requisitos y procedimientos relacionados con 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 el 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), categorización de los viajeros según su origen.
  - Necesidad de práctica de pruebas Covid-19 previo a los viajes.
  - 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).
- 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 al año inmediatamente anterior.
- e. La confianza de los viajeros se ha visto afectada por el 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 del 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. 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.
- g. 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.
  - Implementar protocolos y procedimientos bioseguros ágiles, incluso con la ayuda de herramientas tecnológicas.

### **3. CONCLUSIONES (Retos y oportunidades)**

- Las fuertes presiones generada por la pandemia han creado un ambiente fértil para la expansión de una lógica proteccionista imponiendo barreras y restricciones bajo el postulado de proteger la seguridad sanitaria. Todos estos factores causan serios daños a nuestra capacidad de recuperación. No es, por tanto, el momento para improvisar.
- Para que la recuperación aérea pueda sostenerse a medio plazo dependerá de múltiples factores y podría verse socavada si se resquebraja la confianza a causa de la aparición de nuevos brotes de COVID-19, que podrían obligar a los Gobiernos a 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.
- 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





## NOTA DE ESTUDIO

necesaria demanda de vuelos que pongan a pleno rendimiento a las aerolíneas para recuperar los números que tenían antes de la pandemia. Es la única solución sostenible para superar la situación económica y financiera que enfrenta actualmente el sector.

- Es inminente que los Estados se alineen con la estrategia de implementación de Corredores de salud pública (APS) propuesta por la Organización de Aviación civil Internacional OACI. Una APS se forma 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. Para posibilitar ese reconocimiento mutuo, se alienta encarecidamente a los Estados a compartir activamente información con otros Estados y entablar discusiones bilaterales o multilaterales entre sí para implementar la APS de manera armonizada.
- 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
- Es por ello por lo que se debe preservar la seguridad jurídica y honrar los compromisos bilaterales que ha contraído Colombia y que se encuentran plasmados en Acuerdos de Servicios Aéreos, Actas y/o Memorandos de Entendimiento, esto permitirá que el tráfico que empieza a recuperarse lo haga de una forma sana, ordenada y con competencia racional. Finalmente, estos instrumentos son el marco que regula las relaciones aerocomerciales de Colombia con otras naciones.

#### 4. RECOMENDACIONES (Estrategias)

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.
- Implementar protocolos y procedimientos bioseguros ágiles, incluso con la ayuda de herramientas tecnológicas.





## NOTA DE ESTUDIO

La apertura es una parte fundamental de la recuperación de la aviación comercial, y aunque es arriesgado predecir el rumbo que tomará la regulación aeronáutica internacional por cuanto no sabemos cómo será la recomposición del mercado, cuáles serán los jugadores que permanezcan y qué clase de oferta aérea sobrevivirá, volver a estándares proteccionistas no es la vía e iría en contravía de la política pública de Colombia, la cual dentro de su proceso de globalización, ha buscado abrirse a otros mercados y ser un país atractivo para la inversión

Colombia tiene clara su definición de política aerocomercial y bajo estos lineamientos guía las acciones públicas, propiciando una mayor conectividad internacional mediante la suscripción de convenios bilaterales de transporte aéreo que buscan facilitar la conexión global del país y generar oportunidades de desarrollo. A la fecha Colombia tiene 69 instrumentos bilaterales con todas las regiones del mundo así:

- Dos (2) con América del Norte.
- Catorce (14) con América Central y el Caribe.
- Once (11) con América del Sur, teniendo en cuenta cada uno de los países que integran la CAN.
- Veintitrés (23) con Europa, teniendo en cuenta los países que conforman la región escandinava.
- Cinco (5) con Asia.
- cuatro (4) con Medio Oriente.
- Dos (2) con Oceanía.
- Ocho (8) África

Por tanto, no es momento de improvisar sino de ser coherentes y mantener la política que nos ha permitido crecer y generar mayores condiciones de conectividad, otorgándole al mercado el compás de espera necesario para su recuperación.

Estos lineamientos de política se encuentran plasmados en el Acuerdo 010 del 13 de febrero de 2019 “por el cual se adopta la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022”, que básicamente se traduce en:

Régimen desregulado en los siguientes aspectos:

- cuadros de rutas abiertos
- derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire irrestrictos
- frecuencias ilimitadas
- libertad tarifaria
- multiplicidad de aerolíneas
- libertad de equipo



- Derechos adicionales a negociar entre autoridades
- Criterio de designación de nacionalidad por establecimiento o de control normativo efectivo
- Acuerdos de colaboración entre operadores de ambos países

### 5. BIBLIOGRAFÍA

*[https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/ES/SDG\\_ES.aspx](https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/ES/SDG_ES.aspx)*

### 6. ANEXOS

Acuerdo 010 del 13 de febrero de 2019 “por el cual se adopta la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022”