



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

EI DIRECTOR DE TRANSPORTE AÉREO Y ASUNTOS AEROCOMERCIALES (E) DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades y, en especial, las conferidas por el artículo 1866 del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), el artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, el artículo 20 del Decreto 1294 de 2021, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), y

CONSIDERANDO:

PRIMERO: El artículo 333 de la Constitución Política de la República de Colombia prevé lo siguiente:

“La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley limitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación”.

A su turno, el artículo 1866 del Código de Comercio (Decreto 410 de 1971) dispone lo siguiente:

“Quedan sujetos a la aprobación previa de la autoridad aeronáutica los convenios entre explotadores que impliquen acuerdos de colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios, o que de cualquiera manera tiendan a regularizar o limitar la competencia en el tráfico aéreo”.

En concordancia con lo anterior, el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009 prevé lo siguiente:

“La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil conservará su competencia para la autorización de todas las operaciones comerciales entre los explotadores de aeronaves consistentes en contratos de código compartido, explotación conjunta, utilización de aeronaves en fletamento, intercambio y bloqueo de espacio en aeronaves”¹.

Mediante sentencia C-277 del 12 de abril de 2011, la Corte Constitucional declaró la constitucionalidad del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, e indicó:

¹ Mediante Sentencia C – 277 del 12 de abril de 2011, la Corte Constitucional resolvió “Declarar EXEQUIBLE el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, por los cargos analizados”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“Mantener en cabeza de la Aeronáutica Civil la competencia para la autorización de todas las operaciones comerciales entre los explotadores de aeronaves consistentes en contratos de código compartido, explotación conjunta, utilización de aeronaves en fletamento, intercambio y bloqueo de espacio en aeronaves, no es un asunto que modifique sustancialmente el proyecto de ley hasta el punto de hacerlo totalmente distinto al hasta ese momento aprobado, pues simplemente constituye una excepción a la regla general sobre competencia orgánica del objeto de la ley. La modificación entonces consistió estrictamente en que en los asuntos de competencia relacionados con el sector aeronáutico, no es aplicable la regla general de competencia privativa de la SIC, sino una excepción a ésta, para que la Aeronáutica Civil conservara las facultades al respecto de libre competencia entre empresas aeronáuticas”. (Subrayado fuera del texto original).

Mediante decisión de fecha 18 de noviembre de 2011, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado dirimió el conflicto de competencias entre la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO** (en adelante, “SIC”) y la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** (en adelante, “AEROCIVIL”) para evaluar las integraciones entre explotadores de aeronaves. En dicha decisión, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado concluyó lo siguiente:

“(…) de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1866 del Código de Comercio y el parágrafo del artículo 8° de la ley 1340 de 2009, debe concluirse que la AEROCIVIL es la entidad competente para conocer y aprobar o improbar las operaciones comerciales entre explotadores de aeronaves (...) con base en las normas y reglamentos aeronáuticos y las disposiciones de protección de la competencia (...)”².

De igual forma, conforme lo previsto en los numerales 9 y 13 del artículo 20 del Decreto 1294 de 2021³ y lo dispuesto en el literal (a) del numeral 5.160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 5)⁴, corresponde a la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la **AEROCIVIL** resolver la solicitud de integración empresarial que a continuación se detalla.

SEGUNDO: El 8 de agosto de 2022⁵, bajo el radicado No. 2022078486, las sociedades **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** (en adelante, “AVIANCA”),

² Expediente 11001-03-06-000-2011-00047-00.

³ “Artículo 20. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales. Son funciones de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, las siguientes:
(...)”

9. Vigilar las personas, empresas o entidades, en lo referente a las rutas, frecuencias, itinerarios, tarifas, prácticas comerciales restrictivas, competencia desleal, solidez, resultados económicos y todas aquellas actividades relacionadas con la prestación de servicios de transporte aéreo, adoptando las medidas preventivas o correctivas que correspondan.
(...)”

13. Evaluar y decidir sobre la aprobación de los acuerdos de colaboración entre explotadores de servicios aéreos”.

⁴ “Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 5):

5.160 Convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales

(a) General

Los convenios entre explotadores de servicios aerocomerciales nacionales o extranjeros que impliquen colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios o que de cualquier manera tiendan a regularizar o limitar la competencia en el tráfico aéreo interno o internacional en, hacia o desde puntos situados en Colombia, quedan sujetos a la aprobación de la UAEAC”.

⁵ Consecutivo 01 del Expediente Público y Consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

FAST COLOMBIA S.A.S. (en adelante, “**VIVA AIR**”) y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** (en adelante, “**VIVA PERÚ**”) y en conjunto con **VIVA AIR**, “**VIVA**”) (conjuntamente **AVIANCA** y **VIVA** se denominarán las “**EMPRESAS INTERVINIENTES**”) presentaron una solicitud de aprobación de una operación de integración empresarial (en adelante, “**OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**”). Esta transacción, para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** implica la adquisición de control por parte de Investment Vehicle 1 Limited (en adelante IVL1) (controlante de **AVIANCA**) sobre **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.

Según informaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** consiste en:

“(…) la Transacción implica la adquisición de control competitivo de Viva por parte de Investment Vehicle 1 Limited (controlante de Avianca) (“IV1”), lo cual implica una concentración entre las operadoras Avianca y Viva”⁶.

(…)

“La transacción aquí propuesta comprende la (i) adquisición del 100% de los derechos políticos de VIVA AIR y el 100% de los derechos de voto en Viva Perú por parte de IV1, controlante de Avianca, la cual resultaría en la disolución y liquidación de los Fideicomisos que actualmente disponen de las acciones de VIVA AIR y los derechos de voto en Viva Perú, y (ii) la transferencia de la titularidad de las acciones de VIVA AIR y los derechos de voto de Viva Perú al fideicomitente actual, Viva Latinoamérica S.A. (ahora Rexton Exterprises S.A. o a quien este designe (sic)”⁷

TERCERO: El trámite del proceso de análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se desarrolló a través de las siguientes actuaciones:

3.1. El 11 de agosto de 2022⁸, en el portal web de la **AEROCIVIL** (www.aerocivil.gov.co), se publicó un aviso informando que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En el mencionado aviso también se informó que, dentro de los 10 días hábiles siguientes a la publicación de aquel, los terceros podían solicitar ser reconocidos como terceros interesados en los términos del artículo 38 de la Ley 1437 de 2011⁹.

3.2. Dentro de los plazos otorgados para el efecto, las siguientes personas solicitaron ser reconocidas como terceros interesados en la presente actuación administrativa:

⁶ Folio 1 de la versión no confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, disponible en el Consecutivo 1 del Expediente Público.

⁷ Folio 18 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la operación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, disponible en Consecutivo 01 del Expediente Privado. Se aclara que esta Dirección, por medio de la Resolución No. 02111 del 26 de septiembre de 2022, resolvió levantar la confidencialidad de algunos de los apartes del párrafo transcrito.

⁸ Consecutivo 02 del Expediente Público.

⁹ Artículo 38. Intervención de terceros. Los terceros podrán intervenir en las actuaciones administrativas con los mismos derechos, deberes y responsabilidades de quienes son parte interesada, en los siguientes casos:

1. Cuando hayan promovido la actuación administrativa sancionatoria en calidad de denunciantes, resulten afectados con la conducta por la cual se adelanta la investigación, o estén en capacidad de aportar pruebas que contribuyan a dilucidar los hechos materia de la misma.
2. Cuando sus derechos o su situación jurídica puedan resultar afectados con la actuación administrativa adelantada en interés particular, o cuando la decisión que sobre ella recaiga pueda ocasionarles perjuicios.
3. Cuando la actuación haya sido iniciada en interés general.

(…)”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 1
Relación de tercerías presentadas

TERCERO SOLICITANTE	FECHA DE LA(S) SOLICITUD(ES)
Ultra Air S.A.S. (en adelante, “ ULTRA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 12 y 26 de agosto de 2022 ¹⁰ .
Aerovías de Integración Regional S.A. (en adelante, “ LATAM ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022, 13 y 21 de septiembre de 2022 ¹¹ .
WINGO	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹² .
Jetsmart Airlines Spa Sucursal Colombia (en adelante, “ JETSMART ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹³ .
Air Europa Líneas Aéreas Sociedad Anónima (en adelante, “ AIR EUROPA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹⁴ .
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (en adelante, “ LUFTHANSA ”)	Mediante comunicaciones radicadas los días 26 de agosto de 2022 y 13 de septiembre de 2022 ¹⁵ .
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (en adelante, “ WILMINGTON ”)	Mediante comunicación radicada el 26 de agosto de 2022 ¹⁶ .
ANATO	Mediante comunicación radicada el 26 de agosto de 2022 ¹⁷ .
Empresa Aérea de Servicios y Facilitación Logística Integral S.A. – Easyfly S.A. (en adelante, “ EASYFLY ”)	Mediante comunicación radicada el 29 de agosto de 2022 ¹⁸ .
Servicio Aéreo a Territorios Nacionales S.A. – Satena (en adelante, “ SATENA ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ¹⁹ .
Aerolíneas Argentinas S.A. Sucursal Colombia (en adelante, “ AEROLÍNEAS ARGENTINAS ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ²⁰ .
Organización de Aviadores de Avianca (en adelante, “ ODEAA ”)	Mediante comunicación radicada el 13 de septiembre de 2022 ²¹ .

Fuente: Elaboración propia de la AEROCIVIL.

3.3. El 6 de septiembre de 2022²², las **EMPRESAS INTERVINIENTES** radicaron un memorial de oposición a las solicitudes de reconocimiento de terceros interesados en la presente actuación administrativa.

¹⁰ Consecutivos 07 y 23 del Expediente Público.

¹¹ Consecutivos 20, 53 y 66 del Expediente Público.

¹² Consecutivos 26 y 55 del Expediente Público.

¹³ Consecutivos 27 y 56 del Expediente Público.

¹⁴ Consecutivos 28 y 57 del Expediente Público.

¹⁵ Consecutivos 29 y 58 del Expediente Público.

¹⁶ Consecutivo 22 del Expediente Privado Wilmington.

¹⁷ Consecutivo 24 del Expediente Público.

¹⁸ Consecutivo 30 del Expediente Público.

¹⁹ Consecutivo 49 del Expediente Público.

²⁰ Consecutivo 51 del Expediente Público.

²¹ Consecutivo 50 del Expediente Público.

²² Consecutivo 43 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

3.4. Mediante Resolución No. 02111 del 26 de septiembre de 2022²³, esta Dirección resolvió las solicitudes de reconocimiento como terceros interesados y otras solicitudes procesales.

3.5. Mediante la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022²⁴ la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, entre otros aspectos, analizó y decidió la operación de integración propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** proyectada a la luz de la excepción de la empresa en crisis y estudió los efectos nocivos que eventualmente se derivarían como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

3.6. Mediante correo electrónico de 23 de noviembre de 2022²⁵, los apoderados de **AVIANCA** y **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** formularon recurso de apelación en contra de la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022. Este recurso fue concedido por la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales.

3.7. El 18 de enero de 2023, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica emitió la Resolución No.00079 de 2023²⁶, en la cual declaró la existencia de una irregularidad sustancial en el trámite de la actuación administrativa adelantada, y bajo la medida correctiva establecida en el artículo 41 de la Ley 1437 de 2011 dejó sin efecto todo lo actuado a partir de la comunicación con radicado No. 4100-2022028603 del 11 agosto de 2022²⁷; como consecuencia de lo anterior, ordenó a la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales que rehiciera la actuación administrativa conforme a lo señalado en la Ley 1340 de 2009 y normas concordantes.

3.8. En cumplimiento de lo ordenado en la Resolución 00079 del 18 de enero de 2023, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales emitió el auto de obediencia del 24 de enero de 2023²⁸ y ordenó a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** publicar en un diario de amplia circulación nacional un aviso informando sobre la solicitud de autorización de integración empresarial, en el cual se otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para que los terceros aportaran información que fuera útil para el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y solicitaran su reconocimiento como terceros interesados.

3.9. Mediante comunicaciones de 25 y 26 de enero de 2023²⁹, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ratificaron los escritos y pruebas aportadas al expediente y solicitaron que conforme a lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009 se incorporara al mismo el ofrecimiento de condicionamientos presentados por ellas con el recurso de apelación radicado el 23 de noviembre de 2022.

3.10. El 27 de enero de 2023³⁰ la Aeronáutica Civil publicó en su página de internet (www.aerocivil.gov.co) el aviso sobre la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** radicado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en el cual se otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para que los terceros aportaran información que pudiera

²³ Consecutivo 74 del Expediente Público.

²⁴ Consecutivo 103 del Expediente Público y Consecutivo 103 del Expediente Privado.

²⁵ Consecutivo 106 del Expediente Público y Consecutivo 106 del Expediente Privado.

²⁶ Consecutivo 125 del Expediente Público y Consecutivo 125 del Expediente Privado.

²⁷ Comunicación de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales en el que acusa recibo de la solicitud de preevaluación de la operación de integración entre **AVIANCA**, **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** del 8 de agosto de 2022. Consecutivo 3 del Expediente Público y Consecutivo 3 del Expediente Privado.

²⁸ Consecutivo 129 del Expediente Público y Consecutivo 129 del Expediente Privado.

²⁹ Consecutivos 131 y 133 del Expediente Público y Consecutivos 131 y 133 del Expediente Privado. Esto fue ratificado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** mediante comunicaciones de 29 de enero y 3 de febrero de 2023. Consecutivos 136 y 148 del Expediente Público y Consecutivo 136 y 148 del Expediente Privado.

³⁰ Consecutivo 179 del Expediente Público y Consecutivo 179 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

información que pueda aportar elementos de utilidad para el análisis de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

3.11. Dentro del término señalado en el aviso, las siguientes sociedades solicitaron el reconocimiento como terceros interesados dentro del trámite de integración empresarial propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**:

- **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. SUCURSAL COLOMBIA** (en adelante, “**AEROLÍNEAS ARGENTINAS**”)³¹
- **ULTRA AIR S.A.S.** (en adelante, “**ULTRA AIR**”)³²
- **AEROREPÚBLICA S.A.** (en adelante “**WINGO**”)³³
- **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.** (en adelante, “**LATAM**”)³⁴
- **JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA** (en adelante “**JETSMART**”)³⁵

3.12. Por medio de la Resolución 00300 del 17 de febrero de 2023³⁶, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales corrió traslado a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de las solicitudes de reconocimiento de tercerías presentadas, para que en el término de tres (3) días hábiles se pronunciara sobre estas, dicho término venció el miércoles 22 de febrero de 2023; de igual manera le solicitó a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** que en el término de quince (15) días hábiles emitiera un concepto técnico y, de considerarlo pertinente, solicitara su intervención en el trámite administrativo.

3.13. Dentro del término señalado en la Resolución 00300 del 17 de febrero de 2023, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron sobre las peticiones de reconocimiento de tercería³⁷, y solicitaron que, en primer lugar, se rechazaran de plano dichas solicitudes; en segundo lugar, que la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales se abstuviera de considerar cualquier opinión o análisis suministrado por los terceros; finalmente, que limitara el acceso al expediente, de tal forma que solo las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tuvieran conocimiento del mismo.

3.14. Por medio de la Resolución 00349 del 24 de febrero de 2023³⁸ la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales reconoció la calidad de **TERCEROS INTERESADOS** a las sociedades **AEROLÍNEAS ARGENTINAS, ULTRA AIR, WINGO, LATAM, JETSMART**.

3.15. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron oferta de condicionamientos de la cual dieron alcance de manera posterior³⁹.

3.16. La Dirección corrió traslado de la oferta final de condicionamientos a los **TERCEROS INTERESADOS** con el fin de que se pronunciaran sobre esta, quienes lo hicieron dentro de la oportunidad legal definida por la Dirección⁴⁰.

³¹ Consecutivo 130 del Expediente Público y Consecutivo 130 del Expediente Privado.

³² Consecutivo 151 del Expediente Público y Consecutivo 151 del Expediente Privado.

³³ Consecutivo 153 del Expediente Público y Consecutivo 153 del Expediente Privado.

³⁴ Consecutivo 155 del Expediente Público y Consecutivo 155 del Expediente Privado.

³⁵ Consecutivo 162 del Expediente Público y Consecutivo 162 del Expediente Privado.

³⁶ Consecutivo 180 del Expediente Público y Consecutivo 180 del Expediente Privado.

³⁷ Consecutivo 185 del Expediente Público y Consecutivo 185 del Expediente Privado.

³⁸ Consecutivo 193 del Expediente Público y Consecutivo 193 del Expediente Privado.

³⁹ Consecutivos 204 y 208 del Expediente Público y Consecutivo 204 y 208 del Expediente Privado.

⁴⁰ Consecutivos 209 y 217 del Expediente Público y Consecutivo 209 y 217 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

3.17. La Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales emitió la Resolución 0442 del 9 de marzo de 2023⁴¹, por medio de la cual se resolvieron solicitudes de nulidad, revocatoria y corrección de las actuaciones administrativas adelantadas en el proceso de evaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** radicada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES y ULTRA AIR**.

3.18. El 10 de marzo de 2023⁴², la Dirección recibió comunicación de la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** en la que esta entidad manifestó: “no consideramos pertinente una intervención de la Superintendencia de Transporte en dicho proceso” por esto motivo indicó que “no emitirá concepto técnico sobre la viabilidad de la integración entre ambas compañías”. Sin embargo, realizó dos recomendaciones a la **AERONÁUTICA CIVIL** sobre el alcance de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**:

- Independientemente de la decisión que adopte la **AEROCIVIL** en el proceso de evaluación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, esta Entidad debe tener en cuenta la forma y las condiciones en que se atenderá la prestación del servicio a los usuarios que tienen contratos de transporte u otras obligaciones vigentes. La decisión no puede ir en detrimento de los derechos consagrados.
- Con el propósito de satisfacer las necesidades y expectativas de los adquirientes de servicios de manera anticipada (tiqueteras, voucher, depósitos de agencias de viaje, entre otros) y honrar el contrato de transporte suscrito, se deberán implementar medidas tendientes a garantizar la información suministrada a los usuarios, los derechos al reembolso, y demás acciones compensatorias consagradas en la normatividad vigente.

De otra parte, la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** manifestó que **VIVA AIR** había manifestado que contaba con respaldos financieros y plan de negocio bajo el desarrollo de la hipótesis de negocio en marcha:

“Se tiene entonces que la compañía venía desarrollando la hipótesis de negocio en marcha, sin embargo y de manera intempestiva e inconsulta suspendió actividades el 27 de febrero de 2023, pese a que, según sus manifestaciones y plan de negocio, contaban con los respaldos financieros y/o presupuestos para mantener la operación hasta por los menos finalizando marzo de 2023”.

3.19. Las organizaciones sindicales **SINDICATO DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE AÉREO COLOMBIANO SERVICIOS LOGÍSTICA Y CONEXOS – SINTRATAC Y OTRAS ORGANIZACIONES SINDICALES DEL SECTOR AERONÁUTICO** (en adelante, **LOS SINDICATOS**), a través de varias comunicaciones hicieron manifestaciones sobre la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Estas comunicaciones fueron radicadas por fuera del término legal previsto para recibir información útil del numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009⁴³. En estas comunicaciones, el apoderado de **LOS SINDICATOS** expuso la normatividad vigente en materia de la estabilidad en el empleo, el trabajo decente, la política de pleno empleo, el mantenimiento del empleo en situaciones de quiebra y fusiones empresariales, con el fin de solicitar la tutela efectiva del derecho al trabajo, al empleo y su estabilidad para los trabajadores de **VIVA AIR**, así como la existencia de esta empresa.

⁴¹ Consecutivo 226 del Expediente Público y Consecutivo 226 del Expediente Privado.

⁴² Consecutivo 227 del expediente público y privado.

⁴³ Consecutivos 123 de 22 de diciembre de 2022; 154 de 17 de enero de 2023; 183 de 20 de febrero de 2023 y 214 de 6 de marzo de 2023, del expediente público y consecutivos 123; 154; 183 y 214 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

3.20. El ciudadano **JORGE ENRIQUE SÁNCHEZ MEDINA** (en adelante, **JORGE SÁNCHEZ**), solicitó a la **AEROCIVIL** que se requiriera a **JETSMART** y **LATAM** sobre su intención de adquirir a **VIVA AIR**, e indicó que el proceso adelantado por la **AEROCIVIL** carece de objeto debido a la investigación adelantada por la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**, de acuerdo con la información divulgada en diferentes medios de comunicación sobre la investigación adelantada por la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**⁴⁴, la integración empresarial de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presuntamente ya fue perfeccionada.

CUARTO: Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y los **TERCEROS INTERESADOS** en el curso del trámite realizaron distintas manifestaciones sobre (ii) el alcance de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, (ii) la aplicación de la excepción de la empresa en crisis y (iii) los condicionamientos que estarían dispuestos a cumplir en el caso de que la autoridad decidiera aprobar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Puntos que a continuación se describen y sobre los cuales la Dirección realizará algunos pronunciamientos con el fin de dar claridad sobre el estudio de la operación presentada.

4.1. DESCRIPCIÓN DE LA SOLICITUD DE APROBACIÓN DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN POR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.

La **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** fue informada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en los siguientes términos:

“Como se mencionó anteriormente en este documento, la Transacción comprende (i) la adquisición del 100% de los derechos políticos de Fast Colombia y de Viva Perú por parte de IV1 [Investment Vehicle 1 Limited], controlante de Avianca, lo cual resultaría en la disolución y liquidación de los Fideicomisos, que actualmente disponen de las acciones de Fast Colombia y los derechos políticos de Viva Perú, y (ii) la transferencia de la titularidad las acciones de Fast Colombia y los derechos de voto de Viva Perú al fideicomitente actual, Viva Latinoamérica S.A. (ahora Rexton Enterprises S.A. o a quien este designe).

Para efectos de esta solicitud de preevaluación, es importante aclarar que la transacción anterior que supuso la adquisición de Viva Latinoamérica S.A. (hoy Rexton Enterprises S.A.) es una transacción independiente, que ya tuvo lugar y que no involucró a Fast Colombia, y a Viva Perú, y por eso mismo, no le fue aplicado el Artículo 1866 del Código de Comercio, el numeral 5.160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, ni los Artículos 8 y 9 de la Ley 1340 de 2009⁴⁵.

En este sentido, el alcance de este acto administrativo estará limitado a evaluar la transacción presentada que, según las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, corresponde a una transacción de adquisición de derechos políticos de las acciones de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** por parte de **IV1L** controlante de **AVIANCA**.

En la solicitud, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** también manifestaron que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** [REDACTED] en adelante **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS**, así:

⁴⁴ Consecutivos 160 de 8 de febrero de 2023 y 184 de 21 de febrero de 2023 del expediente público y privado.

⁴⁵ Consecutivo 0 del Expediente Público y Consecutivo 0 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

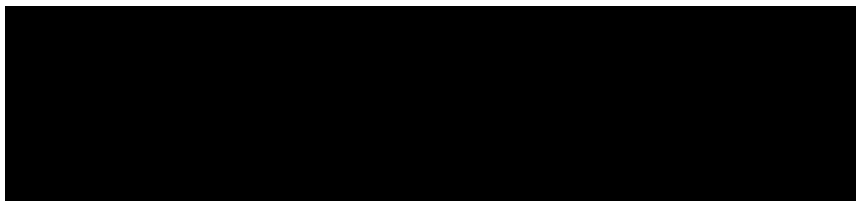
Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA



Ante la manifestación realizada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** esta Dirección explicará el alcance de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** y hará unas precisiones que considera resultan relevantes para el presente trámite.

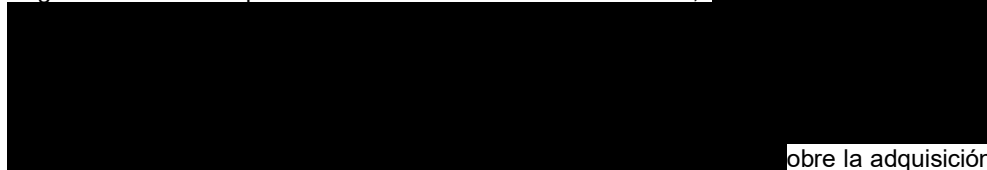
4.1.1. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN Y DE LA OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS

De acuerdo con la información aportada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e información de carácter público recopilada en el curso del trámite, se describirán los antecedentes y el alcance de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** y su relación con la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

4.1.1.1. OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN. Titularidad de los derechos políticos de las acciones de VIVA AIR y VIVA PERÚ.

CASTLESOUTH LIMITED es el titular de los derechos políticos de las acciones de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** y por ende es su controlante según se declaró el 31 de mayo de 2022 mediante documento privado, inscrito el 8 de junio de 2022 en la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño⁴⁶.

Según lo informado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**,



obre la adquisición del 100% de los derechos políticos de Fast Colombia y de Viva Perú por parte de **IV1L** [Investment Vehicle 1 Limited], controlante de **AVIANCA**.

Conforme a lo descrito, en este trámite se evaluará la adquisición de los derechos políticos de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** por parte de **IV1L** controlante de **AVIANCA**.

⁴⁶ Información obtenida del Certificado de Existencia y Representación Legal de **FAST COLOMBIA**, anexo 2.2.2.2, de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, que reposa en el consecutivo 01 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4.1.1.2. OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS. Descripción de la titularidad de los derechos económicos de las acciones de VIVA AIR y VIVA PERÚ.

[REDACTED]

[REDACTED]

Esto es lo que se conoce como la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** y que sin duda alguna se asocia con la imposibilidad alegada de conjurar la crisis a que se refirieron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

De acuerdo con lo informado, el patrimonio autónomo que recibió las acciones de **VIVA AIR** funciona de la siguiente manera⁴⁷.

[REDACTED]

Esto implica que, por un lado, [REDACTED] X

[REDACTED]

Sin perjuicio de la transferencia de los derechos políticos al Beneficiario Tipo B, según lo informado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en [REDACTED]

[REDACTED] **AVIANCA** manifestó lo siguiente en la comunicación de 12 de agosto de 2022:

⁴⁷ La **AEROCIVIL** no tuvo acceso a los contratos de fiducia. Todo lo descrito en esta sección fue declarado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en respuesta a requerimientos de información emitidos por la **AEROCIVIL**.



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

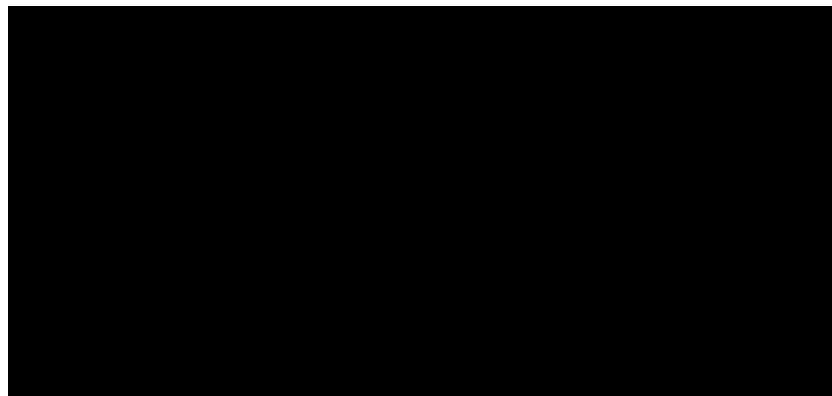
Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

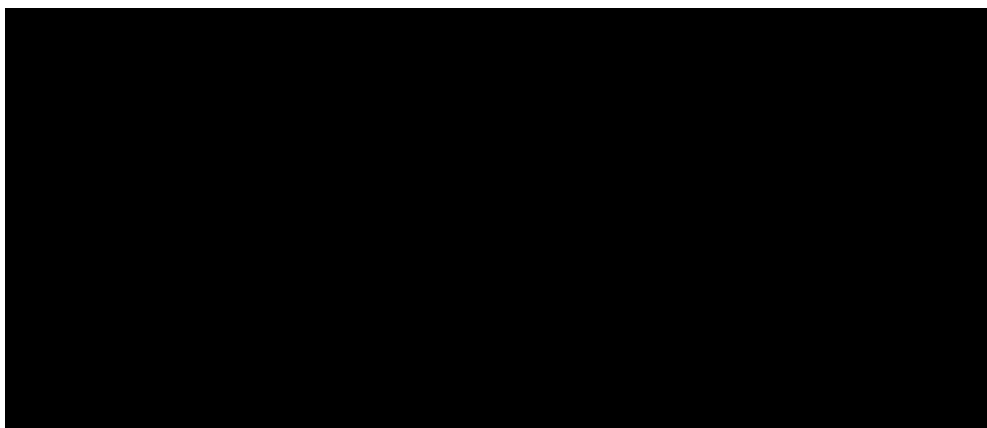
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA



Por último, en el numeral 9.2 del contrato de fiducia se pactaron las instrucciones especiales a la fiduciaria en caso de no obtener la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**:



Esta **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** fue anunciada el 29 de abril de 2022, por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, mediante un comunicado conjunto en el que indicaron, “*Accionistas de Avianca y Viva firman acuerdo para ser parte de un mismo grupo empresarial, unificando derechos económicos*” y “*Los accionistas mayoritarios de ambas aerolíneas anuncian conjuntamente que Viva pasaría a formar parte de la misma (sic) holding que Avianca Group International Limited (Avianca Group), y que Declan Ryan, socio fundador de Viva, se sumaría a la junta directiva del nuevo grupo (...)*”⁴⁸.

Conforme a lo descrito, existen dos transacciones. Primero, la transferencia del 100% de los derechos políticos de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** a **IV1L**, objeto de estudio por este trámite. Segundo, la transferencia y titularidad de los derechos económicos **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** a **IV1L** que ocurrió el 28 de abril de 2022, que se denomina **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS**.

⁴⁸ Información obtenida del comunicado conjunto emitido el 29 de abril de 2022 por parte de **AVIANCA** y **VIVA**, que reposa en el consecutivo 09 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4.1.2. SOBRE LA OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS

Sobre la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** existe una investigación administrativa en curso por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio. La Superintendencia por medio de la Resolución 87164 del 9 de diciembre de 2022⁴⁹ inició una investigación en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** por no haber presuntamente sometido a aprobación previa una integración empresarial la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS**, la cual se encuentra en curso.

En este sentido, corresponde a la Superintendencia verificar si la **OPERACIÓN DE DERECHOS ECONÓMICOS** constituyó o no un cambio de control competitivo que podría configurar una operación de integración, para esto se adelanta una actuación administrativa. En respeto al debido proceso y al existir una presunción de inocencia, no corresponde a esta Dirección realizar juicios de valor ni análisis jurídico sobre el alcance de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** frente al cumplimiento del deber legal asociado al control de integraciones y menos aún realizar pronunciamientos sobre puntos que están siendo objeto de valoración en el curso de una investigación administrativa. Así, se trata de una investigación administrativa que no ha concluido y cualquier pronunciamiento de esta Dirección sobre el particular podría constituir una vulneración a las garantías de presunción de inocencia, el debido proceso y el derecho de defensa de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el proceso administrativo adelantado por la Superintendencia. Por este motivo, sobre la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** y las consecuencias de su falta de aprobación por la autoridad de competencia, no existe pronunciamiento definitivo que permita a esta Dirección deducir alguna consecuencia legal que se derive de esta presunta infracción.

Se debe recordar, que es la Superintendencia de Industria y Comercio la única autoridad administrativa competente para declarar la ilegalidad de una infracción al régimen de libre competencia económica, conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 1340 de 2009. Siendo esto así, hasta que no exista decisión final ejecutoriada por parte de esa autoridad administrativa no se le pueden asignar a la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** las consecuencias que la ley ha previsto en caso de esta decisión administrativa, en particular sobre su validez.

Así las cosas, el presente acto administrativo se concentrará en el estudio de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** y los efectos en el mercado de esta, en los términos presentados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Es decir, sobre:

“(…) Transacción comprende (i) la adquisición del 100% de los derechos políticos de Fast Colombia y de Viva Perú por parte de IV1 [Investment Vehicle 1 Limited], controlante de Avianca, lo cual resultaría en la disolución y liquidación de los Fideicomisos, que actualmente disponen de las acciones de Fast Colombia y los derechos políticos de Viva Perú, y (ii) la transferencia de la titularidad las acciones de Fast Colombia y los derechos de voto de Viva Perú al fideicomitente actual, Viva Latinoamérica S.A. (ahora Rexton Enterprises S.A. o a quien este designe (sic)”⁵⁰.

Esto, se repite, sin perjuicio de las consecuencias que se deriven de la investigación administrativa adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio y que puedan generar consecuencias incluso sobre la validez de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

⁴⁹ Consecutivo 113 del expediente privado.

⁵⁰ Folio 18 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 1 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4.2. MANIFESTACIONES DE LAS EMPRESAS INTERVINIENTES SOBRE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL MERCADO.

En lo relacionado con los efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente en la solicitud presentada el 8 de agosto de 2022:

“Las Partes reconocen que el análisis del impacto competitivo de la Transacción arrojaría resultados de incrementos sustanciales en las particiones de mercado combinadas, y como resultado, un incremento de los niveles de concentración, asimetría y dominancia”⁵¹.

4.3. MANIFESTACIONES DE LAS EMPRESAS INTERVINIENTES SOBRE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL MERCADO SOBRE LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS

El 8 de agosto de 2022 las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron una solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, ratificada el 25 de enero de 2023, en la cual solicitaron la aplicación de la excepción de empresa en crisis. En específico, en aquella solicitud manifestaron lo siguiente:

“De la manera más respetuosa y como pasará a explicarse a continuación, las Partes quieren poner de presente a la Aerocivil el carácter urgente e imperativo de la presente solicitud de autorización, considerando que VIVA AIR se encuentra en una situación financiera precaria, crítica y extremadamente difícil como resultado de la cual, de no aprobarse la Transacción, se verá condenada a desaparecer de forma definitiva del mercado en un plazo que, [REDACTED]

[REDACTED] En tal medida, las Partes respetuosamente solicitan que se aplique a la Transacción la excepción de empresa en crisis de forma tal que la misma sea aprobada de forma integral y expedita (...)”⁵².

Mediante comunicación radicada el 5 de octubre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que:

“(…) cualquier caso, bajo la excepción de empresa en crisis no resulta necesario un análisis de las barreras de entrada al mercado teniendo en cuenta que lo relevante se centra en la necesidad de evitar la salida de una empresa como Viva del mercado colombiano”⁵³.

Para las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la excepción de empresa en crisis se evalúa conforme los siguientes criterios de acuerdo a los precedentes de la SIC, (i) La empresa en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo, (ii) No existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo, (iii) El daño a la competencia generado por la operación es

⁵¹ Folio 14 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 1 del Expediente Privado Viva.

⁵² Folio 2 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el Consecutivo 1 del Expediente Privado Viva.

⁵³ Folio 11 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis.

A continuación, se resumen los argumentos y pruebas aportados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para pretender acreditar el cumplimiento de los anteriores criterios.

1. Primer elemento – La empresa en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo:

Debido a la crisis ocasionada por la pandemia por COVID – 19, **VIVA AIR** tuvo que dejar en tierra sus aviones por al menos 6 a 8 meses y renegociar los arrendamientos de sus aviones con los arrendadores, lo que le dejó compromisos futuros importantes, que debían ser honrados este año.

Adicionalmente, mediante comunicaciones de 15 y 16 de febrero de 2023, **VIVA AIR** informó que se encontraba en [REDACTED] situación que la llevaría a impedir su operación a futuro.

Para las intervinientes la operación de **VIVA AIR** se ha visto afectada por los siguientes tres factores que afectan su viabilidad financiera y, por ende, la prestación del servicio de transporte aéreo:

1.1. El incremento en el precio internacional del petróleo:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que “El costo del combustible es el principal costo de **VIVA AIR** por lo que el incremento del precio de este inmediatamente se traduce en sobrecostos para la aerolínea”. En este sentido, para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el 2022 el combustible tuvo incremento de más del doble del costo de galón que **VIVA AIR** tenía presupuestado para ese año. Adicionalmente, según las **EMPRESAS INTERVINIENTES** el proveedor de combustible le incrementó a **VIVA AIR** los precios que son asociados al tanqueo del combustible de sus aviones, en algunas bases, en más del 50%.

Según las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, lo anterior, ha generado un impacto directo en las finanzas de la industria, donde las compañías han tenido que sacrificar liquidez a raíz de este incremento. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que, entre los meses de diciembre de 2021 a junio de 2022, el costo del combustible ha llegado a representar más del 50% de la estructura de costos de las aerolíneas, mientras que, en el 2021, el costo del combustible [REDACTED] X de los costos operativos de **VIVA AIR**⁵⁴.

1.2. La devaluación del peso colombiano:

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que, [REDACTED]

De esta manera, la devaluación de la moneda colombiana impacta directamente la disposición de pago de los pasajeros de **VIVA AIR**, máxime si se tiene en cuenta que el dólar americano ha alcanzado su valor máximo en la historia del país.

1.3 El incremento de las tasas de inflación (SIC):

⁵⁴ Página 8 V. Confidencial solicitud autorización – Consecutivo 1 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Según las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, los ingresos de **VIVA AIR** están regidos por la oferta y la demanda con precios desregulados, mientras que sus contratos con proveedores y la nómina están indexados a la inflación. Debido a lo anterior, **VIVA AIR** se encuentra en una situación en la cual no cuenta con los recursos suficientes para poder cubrir sus obligaciones financieras. [REDACTED]

[REDACTED] el cual no era suficiente para cubrir sus obligaciones.

1.4. Argumentos adicionales aportados en el curso del trámite respecto del primer elemento.

Adicionalmente, indicaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que, para el momento de la presentación de la solicitud, **VIVA AIR** contaba con dinero en efectivo que, en el mejor de los casos, solamente le permitirá cubrir sus obligaciones por un plazo de [REDACTED]

En este sentido, manifestaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que el flujo de caja mensual para el año 2022 de **VIVA AIR** se encontraba en déficit, en particular para el mes de junio de 2022, [REDACTED]

De otra parte, indicaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que los activos de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** a 30 de junio de 2022 [REDACTED] X

Para las **EMPRESAS INTERVINIENTES** lo manifestado es importante toda vez que “(...) [REDACTED]

Debido a su situación de flujo de caja, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron el 8 de agosto de 2022, **VIVA AIR** se veía enfrentada a un inminente riesgo de no poder cumplir con las obligaciones [REDACTED]

Con posterioridad a la presentación de la solicitud radicada el 8 de agosto de 2022, **VIVA AIR** ha remitido diferentes comunicaciones⁵⁵, por medio de los cuales allegó al expediente información relacionada con su situación financiera; información que, a su juicio, da cuenta del cumplimiento de este primer elemento de la excepción de empresa en crisis.

Mediante comunicación de 25 de agosto de 2022⁵⁶, [REDACTED]

⁵⁵ Consecutivos 18, 67, 69 y 77 del Expediente Privado Viva.

⁵⁶ Consecutivo 18 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

[REDACTED] Lo anterior, implicaría una reducción de la oferta de sillas disponibles dispuesta a los consumidores.

Mediante comunicación de fecha 15 de septiembre de 2022⁵⁷, **VIVA AIR** remitió información adicional relacionada con la situación financiera crítica de la compañía y la imposibilidad de acceder a fuentes de financiamiento. En lo que se refiere a la situación financiera y su relación con el cumplimiento del primer elemento de la excepción de empresa en crisis, **VIVA AIR** señaló lo siguiente:

[REDACTED]

En este mismo escrito, [REDACTED] pues durante aquel año el tipo de cambio y el combustible se encontraron estables. Lo anterior le permitiría seguir bajando los costos, las tarifas, subir el factor de ocupación y ganar relevancia en el mercado. Con el precio del combustible estimado, **VIVA AIR** era viable financieramente.

De acuerdo con lo manifestado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**⁵⁸, los efectos negativos de la guerra de Rusia – Ucrania y el aumento desproporcionado del combustible afectaron la situación de **VIVA AIR** al punto que ni con las medidas adoptadas se pudo compensar el incremento desproporcionado del precio del combustible [REDACTED]

De otro lado, en la comunicación del 15 de septiembre de 2022, **VIVA AIR** informó que ha implementado medidas que le han permitido aumentar sus ingresos. Al mismo tiempo sostiene que aquellos esfuerzos no han sido suficientes.

En lo que respecta a los estados financieros de **VIVA AIR**, en la mencionada comunicación se indica que [REDACTED]

⁵⁷ Consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.

⁵⁸ Folio 9 del PDF contenido en el consecutivo 67 del Expediente Privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En línea con lo anterior, tras reseñar cuales son los indicadores para determinar la existencia o posibilidad de deterioros patrimoniales y riesgos de insolvencia conforme la normatividad colombiana, **VIVA AIR** señaló que cumple con los mismos.

Finalmente, **VIVA AIR** concluyó en su comunicación del 15 de septiembre de 2022 que⁵⁹

[Redacted text block]

De otro lado, mediante comunicaciones del 22 y 29 de septiembre de 2022⁶⁰, **VIVA AIR** allegó al expediente nuevas notificaciones de incumplimiento remitidas por proveedores de la compañía y arrendadores de aeronaves.

Posteriormente, mediante comunicación de fecha 14 de octubre de 2022⁶¹, **VIVA AIR** informó lo siguiente:

[Redacted text block]

Mediante correo remitido el 19 de octubre de 2022⁶², **VIVA AIR** allegó al expediente dos nuevas notificaciones de incumplimiento.

Mediante recurso de apelación en contra de la Resolución No. 02473 de 2022 que resolvió la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, el 23 de noviembre de 2022⁶³, las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, aportaron otros elementos probatorios para demostrar la existencia de la excepción en empresa en crisis.

[Redacted text block]

⁵⁹ Folio 20 del PDF contenido en el consecutivo 67 del Expediente Privado

⁶⁰ Consecutivos 69 y 77 del Expediente Privado Viva.

⁶¹ Consecutivo 93 del Expediente Privado Viva.

⁶² Consecutivo 94 del Expediente Privado Viva.

⁶³ Consecutivo 105 de Expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Mediante comunicación de 21 de febrero de 2023⁶⁴, [REDACTED], sociedad que controla los derechos de voto de **FAST COLOMBIA S.A.S**, manifestó que

[REDACTED]

En la misma comunicación expuso [REDACTED] que la situación financiera de **VIVA AIR** resultaba crítica en cuanto:

[REDACTED]

Mediante comunicación de 24 de febrero de 2023⁶⁵, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que (i) “la crítica situación financiera de Viva está ampliamente probada en el expediente, y que tras más de seis (6) meses de espera para una determinación final, el cese de actividades de Viva está ocurriendo simultáneamente con la presentación de este memorial, inclusive tras haber intentado hacer uso de los mecanismos de protección contenidos en el Decreto 560 de 2020”,

[REDACTED]

2. Segundo elemento – No existe una alternativa o proyecto real alcanzable menos anticompetitivo:

⁶⁴ Consecutivo 188 de Expediente privado.

⁶⁵ Consecutivo 192 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

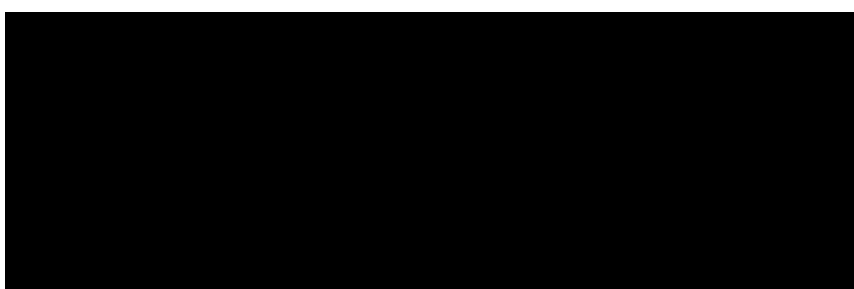
(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

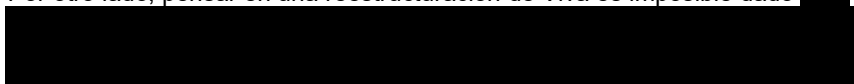
Respecto del cumplimiento de este elemento de la excepción de empresa en crisis, en la solicitud radicada el 8 de agosto de 2022, ratificada posteriormente el 15 de septiembre de 2022⁶⁶, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente:



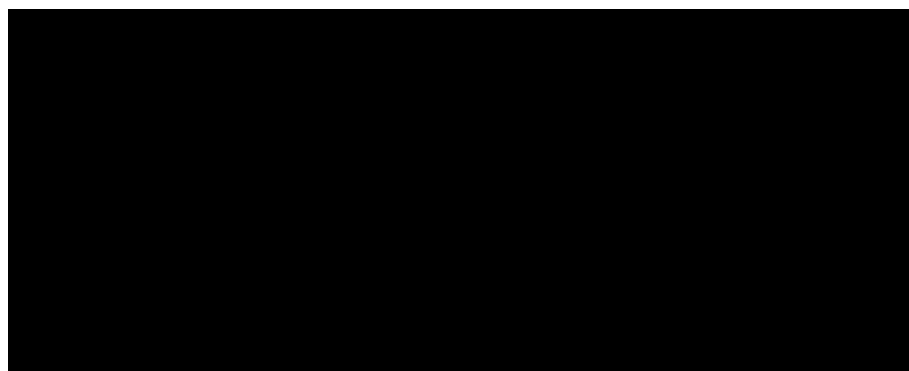
para VIVA AIR y Viva Perú es supremamente difícil, por no decir imposible, buscar financiación externa de sus operaciones.

Al respecto, vale la pena resaltar que la controlante de Avianca es la única compañía que ha expresado tener la capacidad financiera y la firma intención de adquirir las operaciones de Viva.

Por otro lado, pensar en una reestructuración de Viva es imposible dado

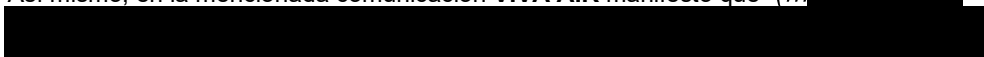


Posteriormente, mediante comunicación de fecha 15 de septiembre de 2022⁶⁷, **VIVA AIR** remitió la siguiente información adicional relacionada con el cumplimiento de este segundo elemento:



Énfasis propio)

Así mismo, en la mencionada comunicación **VIVA AIR** manifestó que “(...



⁶⁶ Consecutivo 67 del expediente privado

⁶⁷ Consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

_____ siendo el apoyo de Avianca el único escenario que nos permitirá seguir operando en un futuro previsible⁶⁸.

En lo que respecta al cumplimiento del segundo elemento de la excepción de empresa en crisis indicaron lo siguiente, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en comunicación de 5 de octubre de 2022⁶⁹:

“(…) a la fecha, Avianca es el único operador que ha demostrado y mantenido su intención de adquirir el control y la administración de Viva, así como también ha afirmado y evidenciado tener la solidez y liquidez financiera necesaria para apoyar a Viva a superar la crisis financiera y sacarla adelante. Asimismo, considerando la situación macroeconómica del país y el difícil momento por el que atraviesa el sector, las Partes ven nulas las posibilidades de que otro operador pueda hacer una oferta competitiva para adquirir Viva y al mismo tiempo que le permitan a Viva sobrevivir (…). Al respecto, vale la pena resaltar que, según el conocimiento de Avianca, IV1L es la única compañía que ha expresado tener la capacidad financiera y la firme intención de adquirir las operaciones de Viva, al punto de haber suscrito y cerrado la adquisición de sus derechos económicos el pasado 28 de abril y haber estructurado y planeado los pasos previos para implementar la Transacción una vez la Aerocivil emita una decisión final sobre la Solicitud de Autorización⁷⁰.

En lo que respecta a iniciar un eventual proceso de reorganización indicaron que “(…) ninguno de los requisitos de excepción de empresa en crisis exige que se haya evaluado un proceso de reorganización como una alternativa a la integración propuesta, y no necesariamente es un mecanismo que pueda salvar a la compañía⁷¹.

3. Tercer elemento – El daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis:

En este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** reconocieron que “(…) el análisis del impacto competitivo de la Transacción arrojaría resultados de incrementos sustanciales en las participaciones de mercado combinadas, y como resultado, un incremento en los niveles de concentración, asimetría y dominancia⁷².

Sin embargo, ponen de presente que, “(…) de no aprobarse la Transacción Viva se verá obligado a suspender definitivamente sus operaciones y salir del mercado colombiano en un plazo _____ (…)⁷³, lo que implicaría una afectación grave al mercado colombiano de transporte aéreo de pasajeros, que sería peor que el incremento en los índices de concentración de ser aprobada la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Como sustento de lo anterior, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** indicaron lo siguiente:

⁶⁸ Folio 4 del PDF contenido en el consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.

⁶⁹ Consecutivo 86 del Expediente Público.

⁷⁰ Folios 47 y 48 de la versión confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Privado Viva.

⁷¹ Folio 49 de la versión confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Privado Viva.

⁷² Folio 14 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.

⁷³ Ibidem.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En primer lugar, como resultado inmediato de la salida de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** del mercado colombiano, habría una reducción en la oferta del servicio de transporte aéreo de pasajeros. Además, lo anterior implicaría la salida de más de 5400 frecuencias *one way* mensuales, con un volumen de sillas disponibles aproximado de 950.000 distribuidas en 42 rutas nacionales en Colombia, 1 ruta nacional en Perú y 13 rutas internacionales.

En segundo lugar, “[E]n el mediano y largo plazo, el impacto de la salida de Viva del mercado derivaría en un incremento en las participaciones de mercado de los competidores

con un claro incremento en los índices de concentración en el mercado comparables al incremento en las participaciones y en los índices de concentración que se generaría como resultado de la Transacción”⁷⁴.

En tercer lugar, la salida de **VIVA AIR** del mercado conllevaría la salida de operación en el territorio colombiano de las 23 aeronaves que actualmente operan y, por consiguiente, una inminente reducción en la oferta de sillas en el país que impactaría de manera negativa a los consumidores.

En cuarto lugar, permitir la salida de **VIVA AIR** del mercado implicaría perder a uno de los operadores que mejor ha podido implementar el modelo de *Low Cost* en el país.

En quinto lugar, ante la suspensión definitiva de las operaciones de **VIVA AIR**, se perderían los permisos de operación de aquella aerolínea, generándose así una inmediata disminución en la oferta de sillas, así como de la conectividad de Colombia y sus regiones, debido a la disminución de frecuencias, operadores y/o rutas.

Por último, la salida de **VIVA AIR** del mercado afectaría a los 1266 empleados que tiene la compañía, pues esos puestos de trabajo se eliminarían del mercado laboral colombiano.

Posteriormente, mediante comunicación de fecha 5 de octubre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** indicaron lo siguiente con relación al cumplimiento del tercer elemento de la excepción de empresa en crisis:

“Teniendo en cuenta lo anterior, resulta evidente que la crisis financiera de Viva, y su consecuente e inminente salida del mercado, resulta ser una situación más gravosa para el mercado y los consumidores que la aprobación de la Transacción. Entre otras porque no se trata de una concentración de modelos, dadas las características propias de cada aerolínea, y las cuales se compartieron con la Aerocivil, donde se puede evidenciar que Viva tiene el menor costo por silla. En el caso concreto, como se anotó en la Solicitud de Autorización, la salida de Viva implicaría (i) la probable pérdida de las 23 aeronaves de Viva (no recuperables) como activos esenciales de su operación y, en esa medida, el decrecimiento en la conectividad de las rutas domésticas e internacionales que actualmente son servidas por Viva a través de 5400 rutas (sic), distribuidas en 42 rutas nacionales y 13 rutas internacionales; (ii) la pérdida del modelo de negocio *low cost* con el que Viva fue pionero en el país y que ha contribuido de manera significativa a la democratización del servicio de transporte aéreo; así como (iii) la consecuente pérdida de alrededor de 1.300 empleos directos, entre otros efectos negativos para la economía del país y el bienestar del consumidor.

⁷⁴ Folio 15 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Es evidente entonces que cualquier efecto de concentración resultante de la Transacción, que en todo caso no serían significativos ni tampoco son incompatibles con un mercado competitivo, resulta mucho menos gravoso que la salida de Viva del mercado colombiano de transporte aéreo de pasajeros. Lo anterior, teniendo en cuenta que la probabilidad de rehabilitación de Viva sin otorgarse la autorización de la Transacción resulta tan remota que la salida del mercado de esta empresa es más probable a que esta sobreviva por su cuenta”⁷⁵.

En este último escrito las **EMPRESAS INTERVINIENTES** pusieron de presente que la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** permitiría la continuidad de las presiones competitivas en el segmento *low cost*. Específicamente, se señala lo siguiente:

“(…) contrario a lo indicado por Ultra Air, como resultado de la Transacción, se rescataría a Viva como operadora en el mercado colombiano, por lo que, en contraposición a las afirmaciones sobre una supuesta eliminación del Maverick, lo que resultaría es el rescate de la compañía Maverick, así como de los beneficios que Viva ha traído al mercado aéreo de transporte de pasajeros. Por el contrario, si la Transacción no se autoriza, si se materializaría el efecto no deseado y evidenciado en el mismo escrito de Ultra Air, es decir, la desaparición del Maverick”⁷⁶.

En lo que respecta a los beneficios que se generarían con la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron lo siguiente:

“Además, la Transacción resultaría en beneficios sustanciales para los consumidores colombianos, ya que Viva mantendría la capacidad de operar y competir tanto en el mercado colombiano como en las rutas internacionales en las que opera, mientras que, para la matriz de Avianca, la Transacción reforzaría las actividades en su campo de valor estratégico y contribuiría al equilibrio del portafolio de negocios (...)

Así mismo, al aprobarse la Transacción, los clientes podrían seguir disfrutando de la oferta de dos (2) aerolíneas con precios competitivos que conectan directamente más de 94 destinos”⁷⁷.

De otro lado, en lo que se refiere a la posibilidad de que los demás competidores del mercado suplan la demanda de **VIVA**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron indicando lo siguiente:

“(…) Por lo tanto, apropiarse de las rutas de Viva por parte de sus competidores como una forma de mitigar la salida de estas del mercado es apenas imposible o muy poco probable en el corto o el mediano plazo, lo cual resultaría por afectar la conectividad y la economía de Colombia de manera directa”⁷⁸.

⁷⁵ Folio 16 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

⁷⁶ Folio 19 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

⁷⁷ Folio 32 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

⁷⁸ Folio 51 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En el mencionado memorial radicado el 5 de octubre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** indicaron que “(...) como se ha mencionado públicamente, de aprobarse la Transacción, Viva coexistiría como una aerolínea y negocio independiente, con el fin de evitar que la misma salga del mercado”⁷⁹.

4.4. PRONUNCIAMIENTO DE LOS TERCEROS INTERESADOS EN RELACIÓN CON LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN Y LA EXCEPCIÓN DE LA EMPRESA EN CRISIS.

4.4.1. PRONUNCIAMIENTO AEROLÍNEAS ARGENTINAS⁸⁰

AEROLÍNEAS ARGENTINAS se pronunció sobre el mercado de las rutas Argentina – Colombia en el siguiente sentido. Considerando las ofertas publicadas entre Argentina y Colombia entre septiembre de 2022 y marzo de 2023, **AEROLÍNEAS ARGENTINAS** adujo que i) el mercado de estas rutas quedaría concentrado en el ente integrado, ya que controlaría el 80% de frecuencias y el 86,4% de los asientos, ii) el ente integrado concentraría 28 de las 35 frecuencias consagradas por el instrumento para los explotadores colombianos.

En relación con el mercado nacional y gracias a la facilidad de los contratos interlínea con los que cuentan **VIVA** y **AVIANCA**, el ente integrado concentraría más del 60% de la participación en el mercado nacional. Por último, manifestó que con la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se afectaría el acceso a la infraestructura del Aeropuerto Internacional El Dorado (slots).

4.4.2. PRONUNCIAMIENTO DE ULTRA AIR⁸¹

Para **ULTRA AIR** se presentaría una indebida restricción a la competencia derivada de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** por lo siguiente. La operación propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** implica una exagerada concentración del mercado, considerando la manera como este opera porque impide la entrada de nuevos competidores, afecta severamente la capacidad de los exigentes para competir, eterniza la posición de dominio de **AVIANCA**, permite que se realicen prácticas que afectarían a los usuarios, quienes tendrían menos opciones.

La operación de integración genera una restricción de la oferta, la eliminación o exclusión de los competidores o una posición dominante de la empresa integrada, porque deviene en:

- Concentración de más del 50% de los mercados internacionales de Perú y México por parte del ente fusionado.
- El mercado aéreo tiene fuertes barreras legales, administrativas y de inversión inicial para el ingreso a la actividad.
- Disminuye presión competitiva ante las perspectivas de crecimiento de **VIVA** en los mercados de Brasil y República Dominicana, en adición a la participación de **AVIANCA** en esos mercados.
- Competidores no podrían ejercer ninguna presión competitiva relevante o suficiente.
- La participación del ente fusionado en el Aeropuerto Internacional El Dorado, que en horas pico sería del 67%.

⁷⁹ Folio 83 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

⁸⁰ (Consecutivo 130 del expediente privado)

⁸¹ Consecutivo 121, 150 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Posible negación o restricción al acceso a los vuelos nacionales o regionales del ente fusionado presentando una barrera a través de la cual se podría restringir la participación en el mercado de las demás aerolíneas.
- Concentración significativa de los slots disponibles para operar en el Aeropuerto Internacional El Dorado.
- Barrera de entrada con relación al mercado argentino.
- Barrera de entrada derivada de la congestión de los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta.
- El ente integrado podría eliminar a los competidores en el aeropuerto El Dorado, lo cual hace imposible la operación en Colombia.
- Barrera de entrada que se podría generar en los mercados conexos (simuladores, talleres, servicios en tierra, etc.). El ente integrado restringiría la oferta para los competidores de: simuladores de vuelo, talleres de mantenimiento y reparación y servicios en tierra.
- Efectos que podrían generar los acuerdos interlínea y códigos compartidos de las empresas intervinientes como ente integrado.
- Menor riesgo para el ente integrado en cuanto a aumentar sus precios, reducir frecuencias, cancelar rutas o reducir servicios complementarios.
- Afectación de los consumidores porque (i) el ente integrado tendrá más capacidad para aplicar la estrategia de acaparamiento de franjas horarias, consolidando pasajeros de distintos vuelos en uno solo a su conveniencia; (ii) podría aplicar “tarifas subsidiadas” en perjuicio de la competencia, ya que en aquellas franjas donde haya competencia podrán disminuir las tarifas, mientras en las que no haya, estas se incrementarían, hasta que no haya competidores y el nuevo ente aplicaría precios monopólicos.
- Nuevo ente quedaría con un potencial de crecimiento que impediría el acceso de nuevos competidores y utilizaría las economías de escalas resultantes, incrementaría su capacidad de repartir costos fijos en el funcionamiento de las tres aerolíneas que Avianca manejaría y podría desarrollar una economía de alcance alrededor de la centralización de la operación en el aeropuerto El Dorado.

De otra parte, **ULTRA AIR** manifestó que la operación tendría objeto ilícito ante la apertura de investigación por la Superintendencia de Industria y Comercio por haberse configurado una operación de integración empresarial no informada.

Por último, manifestó que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** afectaría de manera particular la situación de **ULTRA AIR** porque⁸²:

- La operación va a generar un operador con posición dominante que afectará la posición de **ULTRA AIR**, ya que le dejará menos slots para operar en el Aeropuerto El Dorado y permitirá al nuevo ente contar con un número mayor de franjas horarias para competir contra **ULTRA AIR** en las frecuencias a las que se les ha autorizado.
- La operación afecta a **ULTRA AIR** toda vez que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** compiten directamente con Ultra en el mercado de rutas nacionales.
- La operación va a afectar la posición competitiva de **ULTRA AIR** porque generará, i) La reducción de slots disponibles en el aeropuerto El Dorado: los nuevos competidores solo podrán aspirar a la adjudicación de los slots sobrantes, además, las empresas intervinientes tienen la posibilidad de intercambiar los slots, ii) El nuevo ente podría subsidiar tarifas entre las frecuencias que manejaría, vendiendo por debajo del costo, iii) Con la operación acentuaría la escasez de simuladores para aviones A320 para **ULTRA AIR**, iv) **ULTRA AIR** no podrá solicitar los servicios del taller para mantenimiento pesado de Avianca.

⁸² Consecutivo 151 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4.4.3. PRONUNCIAMIENTO DE WINGO⁸³

WINGO expuso las siguientes razones para oponerse a la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En primera medida, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** para **WINGO** equivaldría a permitir que el operador que tradicionalmente ha ostentado una posición dominante anule, mediante la adquisición de un competidor, la diversificación en la oferta del servicio público de transporte aéreo, lograda por la interacción durante años de las fuerzas competitivas del mercado.

En segunda medida, el 87% del tráfico de pasajeros movilizados en las rutas internacionales directas que opera el grupo Avianca viaja desde o hacia Bogotá. En este sentido, para **WINGO**, la gestión combinada de slots para vuelos domésticos y vuelos internacionales resultaría en el acaparamiento de un volumen significativo de los slots totales, lo que representaría un poderoso mecanismo que otorgaría ventajas claras para competir, y, principalmente, para impedir el acceso de **WINGO** a slots necesarios en las franjas horarias de la mañana, cuando se requiere sacar los vuelos de Eldorado hacia los diferentes destinos, y de la tarde/noche cuando se requiere regresar.

En tercera medida, en los tres primeros mercados del país, esto es Bogotá-Medellín, Bogotá-Cartagena y Bogotá-Cali, el grupo Avianca acrecentaría su poder de mercado, ganando participaciones del orden del 67%, 65% y 63% respectivamente; mientras que, en estos mismos mercados, Wingo, apenas logró durante el año 2021 el 4%, 9% y 5% respectivamente, participaciones que no era posible aumentar por las grandes dificultades de conseguir slots competitivos en el aeropuerto El Dorado.

En cuarta medida, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** representaría una alta concentración en los slots asignados al ente integrado. El Aeropuerto Internacional El Dorado tiene gran relevancia en la operación aérea del país, ya que durante el año 2021 operaron 44.917 vuelos de pasajeros hacia 24 destinos nacionales, que concentraron el 91,4% del total de vuelos nacionales de pasajeros realizados ese año. Con este nivel de actividad, **AVIANCA** habría utilizado el 65,2% de los slots del aeropuerto para las operaciones de salida de pasajeros hacia destinos nacionales.

Para **WINGO** se generaría mayor concentración de slots por parte de **AVIANCA**, que en el conjunto de los 24 destinos nacionales que sirvió en el año 2021, incrementarían el índice IHH de 2.715 puntos a 4.152, en caso de aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, lo que sin duda para **WINGO** aumentará las restricciones para crecer e inclusive mantener su oferta de servicios al público desde el aeropuerto El Dorado.

En este sentido, para **WINGO**, al integrar **VIVA** como parte del grupo Avianca, sus slots se agregarían al inventario del grupo, y con ello, si no se cambian las reglas actuales y/o se aplican medidas de mitigación que eviten una mayor concentración de los slots en manos del grupo Avianca, se intensificarán las barreras de acceso a estas rutas, limitando la capacidad de **WINGO** de ofrecer a los consumidores alternativas de servicio.

4.4.4. PRONUNCIAMIENTO DE LATAM⁸⁴

Para **LATAM** de llegarse a aprobar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** por las Intervinientes, implicaría que el 83,3% de los pasajeros que hoy en día son transportados por **AVIANCA** y **VIVA** en el mercado nacional pasen a ser transportados en rutas (pares origen – destino) en las cuales estos últimos tengan una participación de mercado superior

⁸³ Consecutivo 153 del expediente privado – ratifica lo manifestado por AEROREPUBLICA en los consecutivos 26 y 55 del expediente privado

⁸⁴ Consecutivo 20 y 155 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

al 50%. Además, la declarada capacidad económica y operativa que lograría el ente integrado como resultado de la operación de integración, tal y como por ejemplo lo serían “reducir aún más sus costos”, “conseguir mayores economías de escala” y “continuar con nuestra estrategia de crecimiento y expansión”, entre otras afirmaciones, llevaría a que los demás agentes del mercado (incluido **LATAM**) pudieran verse afectados en su posibilidad de competir.

Adicionalmente, para **LATAM** como resultado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se presentarían traslapes en 105 rutas nacionales que representan un total de 24,2 millones de pasajeros, de los cuales el 67% corresponden a pasajeros que viajan desde o hacia la ciudad de Bogotá. Hoy en día **AVIANCA** tiene la posibilidad de ofrecer una mayor cantidad de vuelos en las franjas horarias con mayor demanda del mercado (05:00 -08:00; 12:00 -13:00; y 17:00 -18:00), lo cual representa una clara ventaja competitiva en favor del primero, toda vez que no es lo mismo ofrecer pasajes aéreos en franjas horarias con baja demanda y con menor regularidad (tal y como hoy en día **LATAM** se ve obligado a hacerlo), a ofrecer vuelos con una mayor regularidad y en aquellas franjas que son mayoritariamente demandadas por los consumidores.

En lo que respecta al mercado del transporte aéreo internacional de pasajeros, para **LATAM** este también se vería afectado como resultado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** si se tiene en cuenta, por un lado, que la mayoría de los vuelos internacionales tienen su lugar de origen o de destino la ciudad de Bogotá y, por el otro, que para el transporte internacional de pasajeros en relación con algunos países se requieren contar con derechos de tráfico, que en algunos casos se encuentra limitado respecto de algunos países (otra barrera de entrada).

Advierte **LATAM** que en el mercado del transporte aéreo internacional de pasajeros en ocasiones existe un número limitado de frecuencias aéreas en los Acuerdos de Servicios Aéreos entre países o Convenios Bilaterales. En estos casos las aerolíneas que no cuentan con frecuencias asignadas (o derechos de tráfico) enfrentan una barrera de entrada para aquellas aerolíneas que deseen ofrecer rutas internacionales, tal y como hoy en día sucede en la ruta Bogotá (BOG) - Buenos Aires (EZE).

En relación con los efectos para la competencia, manifestó **LATAM** que el incremento de las economías de escala por parte de la entidad resultante, así como las existentes barreras de ingreso en lo referente a la asignación de slots y la restringida capacidad aeroportuaria generaría un posible ambiente adverso para los demás competidores y sobre todo para **LATAM** que es la única empresa llamada a ejercer una competencia efectiva.

En referencia con la excepción de empresa en crisis, **LATAM** considera que esta no es procedente por las siguientes razones: i) No está probado que **VIVA** atravesase por una crisis financiera que la obligue a salir del mercado y por ende utilizar la figura de excepción de empresa en crisis, ii) la crisis financiera de **VIVA** se debe a razones transitorias del mercado, iii) no se encuentra probado que **VIVA** vaya a salir del mercado en el corto plazo, iv) existen alternativas menos anticompetitivas que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, como, la adopción de medidas al interior de la compañía, no contempló **VIVA** la alternativa del proceso de reorganización, la posibilidad de vender la compañía a un tercero distinta a **AVIANCA**, v) la adquisición de los derechos económicos de **VIVA** por parte de **AVIANCA** limitó las alternativas de **VIVA**, vi) Las Intervinientes no probaron que el daño a la competencia generado por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** fuera comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por último, para **LATAM**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** omitieron informar aspectos relevantes de mercados se verían afectados por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, como ocurre con los mercados de servicios de handling, servicios de entrenamiento de vuelo en simuladores de vuelo con movimiento, servicios de intermediación y reserva de paquetes turísticos y mercado de soluciones tecnológicas para la reserva de paquetes y servicios turísticos y el mercado de compra de combustibles.

4.4.5. PRONUNCIAMIENTO DE JETSMART⁸⁵

Para **JETSMART** la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** debe ser objetada porque se incrementan los índices de concentración y dominancia del mercado y se aumentan las barreras de entrada como consecuencia de la concentración de slots en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá a la que daría lugar la transacción. Adicionalmente, para **JETSMART** la transacción debe ser objetada en la medida que no se cumplen los requisitos para que la excepción de empresa en crisis pueda ser aplicada.

4.4.6. SÍNTESIS DE LOS ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS INTERESADOS SOBRE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

Las distintas razones esbozadas por los **TERCEROS INTERESADOS** para sustentar su oposición a la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se enlistan a continuación:

- La **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** ya se materializó y está viciada por objeto ilícito.
- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no presentaron información completa de las rutas que hacen parte del mercado relevante.
- Existen efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** que pueden afectar mercados secundarios como los servicios en tierra y las escuelas de entrenamiento.
- La aprobación de la operación sin condicionamientos implica la concentración del ente integrado en un 83.3% en el transporte de pasajeros nacional.
- Se presenta un aumento de los distintos índices de concentración por parte del ente integrado. En algunas rutas el ente integrado quedaría con el 100% de participación.
- La **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** implica la eliminación del Maverick del mercado, **VIVA AIR**.
- Se generaría una alta concentración en los slots del Aeropuerto el Dorado y agravará la situación en los aeropuertos congestionados como Medellín, San Andrés y Cartagena.
- Afectación de las rutas internacionales principalmente BOG-EZE.
- La aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** generará que los simuladores de vuelos sean acaparados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- La excepción de empresa en crisis no solo tiene una aplicación excepcional, sino que su uso solo es procedente cuando se cumplen unas estrictas condiciones, que en este caso no fueron acreditadas.
- La sorpresiva crisis financiera de **VIVA AIR** se basa en aspectos como el precio del petróleo, el dólar y la inflación, aspectos todos que afectan por igual a todas las empresas que participan en el mercado del transporte aéreo de pasajeros.
- La supuesta crisis por la que atraviesa **VIVA AIR** no se debe a problemas propios de la compañía, sino que tiene su génesis en una situación temporal de mercado que ha afectado a todas las empresas por igual.

⁸⁵ Consecutivo 162 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- La supuesta crisis financiera que amenaza la supervivencia de **VIVA AIR** ocurrió justo después de que la sociedad matriz de **AVIANCA** adquirió el 100% de los derechos económicos de **VIVA AIR**. Antes, **VIVA AIR** no tenía síntomas de una “empresa en crisis”, ya que, por el contrario, la mencionada aerolínea estaba en un proceso de crecimiento que iba de la mano con la apertura de nuevas rutas nacionales e internacionales.
- Los procesos de reorganización resultan idóneos para enfrentar crisis económicas de cesación de pagos, así como crisis de incapacidad de pagos inminentes
- **VIVA AIR** no exploró otras alternativas menos anticompetitivas que una integración con **AVIANCA** como la reestructuración de las deudas con sus proveedores, la adopción de medidas al interior de la compañía, adelantar un proceso de reorganización empresarial y la venta de la compañía a otro tercero.

4.5. OFERTA DE CONDICIONAMIENTOS DE LAS EMPRESAS INTERVINIENTES Y PRONUNCIAMIENTO DE LOS TERCEROS INTERESADOS SOBRE ESTA.

El 23 de noviembre de 2022⁸⁶, con el recurso de apelación contra la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron oferta de condicionamientos. Mediante comunicaciones de 25 y 26 de enero de 2023⁸⁷, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** solicitaron que se incorporaran al expediente, el ofrecimiento de condicionamientos presentados por ellas con el recurso de apelación radicado el 23 de noviembre de 2022.

Mediante memorial de 1 de marzo de 2023, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron lo que llamaron la oferta final de condicionamientos, en la cual **INVESTMENT VEHICLE 1 LIMITED** (controlante de **AVIANCA**, en adelante **IV1L**) se compromete, de ser aprobada, a ejecutar una de dos opciones, las cuales han denominado **OPCIÓN A** y **OPCIÓN B**. Esto con el fin de mitigar las condiciones restrictivas que generaría la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** estudiada. Las opciones presentadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se describirán de la siguiente manera, primero, se presentarán los condicionamientos particulares de cada una de las opciones, y luego se describirán los condicionamientos comunes a ambas opciones:

4.5.1. CONDICIONAMIENTOS EXCLUSIVOS DE LA OPCIÓN A:

Primer condicionamiento exclusión opción A: Devolución de slots en El Dorado.

IV1L ofreció la “devolución de slots” sobre la base de las siguientes condiciones:

- La devolución de slots se calculará “sobre la base de los récords de slots asignados a la fecha”.
- El cálculo de la devolución de slots se preparó con “base en la capacidad total del aeropuerto, es decir 74 movimientos por hora”.
- El “cálculo de los slots Devueltos partió de una “semana ejemplo en las temporadas Winter (del 4 al 10 de diciembre de 2022) y Summer 2023 (del 3 al 9 de septiembre)”. Por este motivo, “pueden existir variaciones en cada semana, dado que el portafolio de slots de Viva varía en cada semana del año”.

⁸⁶ Consecutivo 105 del Expediente Privado.

⁸⁷ Consecutivos 131 y 133 del Expediente Público y Consecutivos 131 y 133 del Expediente Privado. Esto fue ratificado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** mediante comunicaciones de 29 de enero y 3 de febrero de 2023. Consecutivos 136 y 148 del Expediente Público y Consecutivo 136 y 148 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Los slots devueltos podrán corresponder “a slots que actualmente tiene cualquiera de las aerolíneas del Grupo Avianca-Viva” “siempre que correspondan a las franjas horarias ofrecidas”.
- Ante el hecho de “que la temporada Winter 2022 está próxima a terminar, la devolución se hará para las temporadas Summer y Winter a partir del año 2023”.
- La devolución de los slots se materializará de la siguiente manera para la próxima temporada Summer 2023:

Temporada Summer			
SALIDAS		LLEGADAS	
Slots asignados Viva	72,7	Slots asignados Viva	59,7
Devolución	34,7	Devolución	21,7
Slots que se mantienen	38	Slots que se mantienen	38
Porcentaje devolución	47,7%	Porcentaje devolución	36,3%
Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	9,9	Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	6,2

DEPARTURES	slots devolover						
FRANJA LT	1	2	3	4	5	6	7
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
2	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
3	3,0	0,0	4,0	1,0	0,0	1,0	0,0
4	2,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
5	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0
6	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0
7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
9	3,0	5,0	4,0	2,0	4,0	2,0	4,0
10	4,0	5,0	3,0	5,0	6,0	6,0	6,0
11	1,0	0,0	3,0	1,0	0,0	1,0	0,0
12	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0
13	2,0	1,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
14	0,0	2,0	1,0	2,0	2,0	4,0	2,0
15	3,0	2,0	2,0	0,0	2,0	1,0	2,0
16	1,0	1,0	0,0	4,0	0,0	2,0	1,0
17	3,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0
18	2,0	0,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
19	3,0	1,0	0,0	3,0	2,0	1,0	4,0
20	0,0	5,0	2,0	2,0	1,0	1,0	4,0
21	1,0	2,0	1,0	0,0	2,0	0,0	6,0
22	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
23	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	0,0	2,0
	36,0	33,0	35,0	31,0	35,0	31,0	42,0

ARRIVALS	slots devolover						
FRANJA LT	1	2	3	4	5	6	7
0	2,0	1,0	1,0	0,0	1,0	2,0	1,0
1	4,0	4,0	4,0	1,0	4,0	3,0	2,0
2	1,0	1,0	3,0	1,0	0,0	3,0	0,0
3	0,0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0
4	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	2,0	0,0
5	2,0	2,0	4,0	2,0	3,0	1,0	1,0
6	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
7	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	2,0
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0
10	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
14	2,0	2,0	2,0	2,0	0,0	4,0	3,0
15	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
16	0,0	1,0	0,0	2,0	0,0	2,0	4,0
17	2,0	1,0	3,0	4,0	1,0	2,0	2,0
18	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
19	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
20	0,0	1,0	0,0	0,0	2,0	1,0	0,0
21	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
22	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
23	3,0	0,0	2,0	2,0	2,0	1,0	1,0
	21,0	17,0	24,0	19,0	16,0	33,0	22,0

Según manifiestan las **EMPRESAS INTERVINIENTES** “para la temporada "Summer 2023 habrá una devolución real de slots de salidas de 34,7, lo cual representa una reducción en la participación de salidas en El Dorado equivalente al 47,7% respecto de los 72,7 slots de salida que Viva tenía asignados para Summer 2022”.

- La devolución de los slots se materializará de la siguiente manera para la próxima temporada Winter 2023:



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Temporada Winter			
SALIDAS		LLEGADAS	
Slots asignados Viva	95,3	Slots asignados Viva	79,6
Devolución	57,3	Devolución	41,6
Slots que se mantienen	38	Slots que se mantienen	38
Porcentaje devolución	60,1%	Porcentaje devolución	52,3%
Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	16,4	Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	11,9

El detalle de los slots devueltos se incluye a continuación Anexamos en formato Excel como Anexo 1:

TEMPORADA WINTER 2023							
AVIANCA LT	1	2	3	4	5	6	7
0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0
2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3	4,0	1,0	4,0	4,0	4,0	3,0	3,0
4	2,0	1,0	2,0	2,0	1,0	0,0	1,0
5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
6	0,0	2,0	2,0	1,0	0,0	1,0	1,0
7	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
9	0,0	4,0	4,0	0,0	2,0	3,0	2,0
10	0,0	2,0	2,0	4,0	4,0	4,0	4,0
11	1,0	1,0	0,0	0,0	4,0	4,0	5,0
12	1,0	2,0	1,0	1,0	5,0	2,0	2,0
13	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0	3,0	3,0
14	0,0	4,0	1,0	0,0	2,0	4,0	5,0
15	4,0	2,0	3,0	2,0	1,0	2,0	3,0
16	3,0	4,0	3,0	4,0	4,0	4,0	3,0
17	5,0	2,0	4,0	5,0	4,0	4,0	4,0
18	2,0	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	1,0
19	2,0	0,0	4,0	5,0	4,0	4,0	5,0
20	6,0	4,0	4,0	5,0	2,0	5,0	0,0
21	0,0	4,0	4,0	4,0	4,0	5,0	5,0
22	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
23	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
24	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
25	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
26	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
27	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
28	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
29	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
30	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
31	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
32	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
33	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
34	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
35	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
36	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
37	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
38	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
39	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
40	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
41	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
42	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
43	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
44	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
45	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
46	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
47	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
48	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
49	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
50	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
51	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
52	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
53	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
54	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
55	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
56	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
57	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
58	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
59	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
60	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
61	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
62	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
63	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
64	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
65	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
66	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
67	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
68	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
69	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
70	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
71	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
72	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
73	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
74	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
75	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
76	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
77	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
78	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
79	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
80	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
81	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
82	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
83	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
84	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
85	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
86	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
87	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
88	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
89	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
90	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
91	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
92	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
93	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
94	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
95	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
96	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
97	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
98	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
99	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0
100	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	5,0

Según lo expuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** “para la temporada Winter 2023, habrá una devolución real de slots de salidas de 57,3 slots, lo cual representa una reducción en la participación de salidas en El Dorado equivalente al 60,1% respecto de los 95,3 slots de salida que Viva tenía asignados para Winter 2022”.

- “Los Slots Devueltos no tendrán su connotación de “slots históricos” durante las siguientes cuatro (4) temporadas (Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024) si llegan a ser asignados a cualquiera de las aerolíneas del ente integrado (las “Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva”), sino que por el contrario, si los mismos son solicitados y asignados a las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, se entenderán por dichas temporadas asignados como ad-hoc, en los términos y condiciones que se indican a continuación:
 - a) Para verano e invierno de 2023 y verano e invierno de 2024, si los Slots Devueltos no son solicitados por ninguna aerolínea, cualquiera de las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva podrá solicitarlos y usarlos como ad-hoc. Es decir, que no generarán precedencia histórica para las temporadas de verano, e invierno 2024 y verano e invierno 2025, respectivamente.
 - b) Para verano e invierno de 2025, si los Slots Devueltos no son solicitados por ninguna aerolínea, cualquiera de las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva podrá solicitarlos y usarlos. En ese caso, sí generarán precedencia histórica para las temporadas de verano e invierno 2026, respectivamente”.

Segundo condicionamiento exclusivo opción A: Supervivencia de Viva.

IV1L se comprometió a “garantizar “la supervivencia de Viva” con las siguientes condiciones”:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- *“El mantenimiento de la marca y el modelo de negocio low cost⁸⁸ por un término de mínimo (5) años contados a partir de la fecha en que se encuentre en firme el acto de aprobación de la Transacción”.*
- *Adopción de “mecanismos de protección de empleo que minimicen el impacto laboral derivado de la Transacción y se protegerán los puestos de trabajo necesarios para que Viva continúe operando en el estado en que se encuentre al momento de aprobarse la Transacción mediante acto ejecutoriado”.*
- *“Operación de al menos un porcentaje equivalente al 60% de los aviones de Viva con la marca y bajo el modelo de negocio de Viva, por un término mínimo de tres (3) años. Dicho porcentaje se calculará sobre el total de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción”.*
- *“No habrá reducción significativa de frecuencias en las siguientes rutas de Viva:*
 - *Aquellas rutas en las que las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva pasen a tener una participación conjunta superior a determinado porcentaje como consecuencia directa de la Transacción. Dicho porcentaje será del 77,5% en el evento en que el número de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción sea igual o mayor a diez (10), e incrementará a 85% si el número de aviones que Viva tiene al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción es menor a diez (10).*
 - *Aquellas rutas que sean operadas por Viva como único operador (junto con las rutas del literal anterior, las “Rutas”).*
- *“Las Rutas a las que aplica este condicionamiento son aquellas que estaban en operación por parte de Viva al 31 de enero, es decir el día hábil anterior a la fecha en la cual se suspendieron las operaciones de la misma”.*
- *“Desde el momento en que se encuentre en firme la aprobación de la Transacción, y una vez Avianca pueda revisar la información de rentabilidad y ocupación de las rutas operadas por Viva, podrá reducir, sin ningún requisito adicional, una frecuencia semanal de cada una de las Rutas operadas por Viva”.*
- *“Adicionalmente, el compromiso de no reducción significativa de frecuencias de Viva en las Rutas se cumplirá individualmente para cada frecuencia en la respectiva ruta, y aplicará solamente a aquellas frecuencias de Viva en las que los factores de ocupación promedio mensuales sean de al menos el 75%”.*
- *“En caso de que el factor de ocupación promedio mensual de Viva de alguna de las Rutas sea menor al 75%, se podrá reducir una (1) frecuencia semanal adicional a partir del siguiente mes y así sucesivamente. En todo caso, se garantizará que, durante el periodo de aplicación del condicionamiento, se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de Viva en las Rutas”.*
- *“El término de duración del condicionamiento de no reducción significativa de frecuencias variará según el total de aviones que Viva tenga al momento en que se*

⁸⁸ Oferta de tarifas más baratas eliminando algunos servicios que ofrecen las demás aerolíneas tradicionales.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción, de conformidad con lo siguiente:

a) Entre once (11) y quince (15) aviones: el término será de dos (2) años contados a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción.

b) Entre seis (6) y diez (10) aviones: el término será de un (1) año contado a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción.

c) Entre tres (3) y cinco (5) aviones: el término será de seis (6) meses contados a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción”.

4.5.2. CONDICIONAMIENTOS EXCLUSIVOS DE LA OPCIÓN B:

Primer condicionamiento exclusivo opción B: Subasta de activos asociados al Aeropuerto El Dorado.

“Avianca estaría dispuesta, además de realizar la devolución de slots descrita en la Opción A, a realizar la desinversión estratégica de activos a través del mecanismo de subasta que incluye (i) las relaciones contractuales que permiten el uso de cinco (5) aviones Airbus A320 de Viva, incluyendo derechos, pasivos y obligaciones asociados a los mismos; (ii) 16 pares de slots en el Aeropuerto El Dorado correspondientes a slots que actualmente tiene Viva o bien alguna de las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, indistintamente, sin recibir contraprestación económica al ganador o ganadores de la subasta, mediando la aprobación de la Aerocivil; y (iii) la sustitución patronal de 278 empleados (en adelante el “Negocio en Venta”), bajo los siguientes términos:

- *El Negocio en Venta presentado en el marco de este condicionamiento, podrá ser adquirido por uno (1) o varios compradores.*
- *El precio mínimo para participar en la subasta del Negocio en Venta será de un dólar de los Estados Unidos de América (1USD).*
- *El tercero adquirente deberá asumir en su totalidad los elementos del Negocio en Venta tal como se describe más arriba.*
- *Si se genera algún costo por la cesión de los contratos de trabajo, este costo será asumido, en su totalidad, por el comprador.*
- *El comprador tiene la carga de tramitar todos los permisos de operación, acreditación, o cualquier otro que sea necesario para la transferencia del Negocio en Venta, además de las autorizaciones de los arrendadores de los aviones que sean requeridas.*
- *Se reitera que el Negocio en Venta (opción de la subasta de activos) sería suficiente para operar cinco (5) aviones Airbus A320.*
- *Se aclara que los dieciséis (16) pares de slots en el Aeropuerto El Dorado, se transfieren sin recibir contraprestación económica al ganador o ganadores de la subasta, mediando la aprobación de la Aerocivil.*
- *Los slots a devolverse podrán corresponder bien a slots que actualmente tiene Viva o bien alguna de las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, indistintamente, siempre que correspondan a las franjas horarias ofrecidas.*
- *Ya no aplicará una devolución de slots para la temporada Winter 2022 debido que la misma está por terminar el 25 de marzo de 2023. En este sentido, la devolución se hará para las temporadas Summer y Winter a partir del año 2023 tal y como se indica en la Opción A.*



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Este condicionamiento no aplicará en el evento en el que el total de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción sea menor a diez (10).

De igual forma, la sustitución patronal que implica el Negocio en Venta se hará respecto del número de empleados que continúen vinculados a Viva con un contrato laboral vigente al momento en que el acto que aprueba la Transacción se encuentre ejecutoriado y que sean necesarios para operar el Negocio en Venta.

Adicionalmente, la transferencia del Negocio en Venta al comprador incluye 16 pares de slots para operar los cinco (5) aviones con base en el Aeropuerto El Dorado, así como la devolución adicional de slots a la bolsa general de slots de El Dorado, de la siguiente manera⁸⁹:

Temporada Summer			
SALIDAS		LLEGADAS	
Slots asignados Viva	72,7	Slots asignados Viva	59,7
Devolución	50,7	Devolución	37,7
Slots que se mantienen	22	Slots que se mantienen	22
Porcentaje devolución	69,7%	Porcentaje devolución	63,1%
Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	14,5	Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	10,8

El detalle de dichos slots se incluye a continuación:

DEPARTURES FRANJA LT	slots devolver						
	1	2	3	4	5	6	7
0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0
1	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0
2	0,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
3	3,0	0,0	4,0	1,0	0,0	1,0	0,0
4	2,0	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0
5	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0	0,0	0,0
6	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	0,0	0,0
7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
8	2,0	1,0	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0
9	5,0	8,0	6,0	5,0	6,0	5,0	6,0
10	5,0	6,0	4,0	6,0	7,0	7,0	7,0
11	3,0	2,0	5,0	3,0	2,0	3,0	2,0
12	2,0	1,0	1,0	2,0	2,0	1,0	1,0
13	2,0	3,0	0,0	0,0	0,0	2,0	2,0
14	0,0	2,0	1,0	2,0	2,0	4,0	2,0
15	3,0	2,0	2,0	0,0	2,0	1,0	2,0
16	4,0	4,0	7,0	5,0	7,0	3,0	4,0
17	4,0	3,0	4,0	3,0	3,0	3,0	4,0
18	3,0	0,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
19	5,0	2,0	1,0	4,0	3,0	2,0	5,0
20	1,0	7,0	4,0	4,0	3,0	3,0	6,0
21	2,0	3,0	2,0	1,0	3,0	1,0	7,0
22	2,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
23	1,0	2,0	1,0	1,0	1,0	0,0	2,0
	52,0	49,0	51,0	47,0	51,0	47,0	58,0

ARRIVALS FRANJA LT	slots devolver						
	1	2	3	4	5	6	7
0	2,0	1,0	1,0	0,0	1,0	2,0	1,0
1	4,0	4,0	4,0	1,0	4,0	3,0	2,0
2	1,0	1,0	3,0	1,0	0,0	3,0	0,0
3	0,0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,0	1,0
4	1,0	0,0	0,0	1,0	0,0	2,0	0,0
6	2,0	2,0	4,0	2,0	3,0	1,0	1,0
7	3,0	1,0	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0
8	3,0	1,0	2,0	3,0	2,0	3,0	4,0
9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0	3,0
10	2,0	1,0	3,0	1,0	0,0	3,0	3,0
11	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
12	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0
13	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0
14	3,0	3,0	3,0	3,0	2,0	5,0	4,0
15	1,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
16	1,0	2,0	1,0	3,0	1,0	3,0	5,0
17	1,0	1,0	2,0	3,0	1,0	1,0	1,0
18	1,0	0,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
19	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
20	0,0	1,0	0,0	0,0	2,0	1,0	0,0
21	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
22	3,0	2,0	4,0	3,0	3,0	4,0	3,0
23	7,0	4,0	6,0	6,0	6,0	5,0	5,0
	38,0	32,0	40,0	35,0	32,0	49,0	38,0

En caso de implementarse esta Opción B, para la temporada Summer 2023, habrá una devolución real de slots de salidas de 50,7, lo cual representa una reducción en la participación de salidas en Aeropuerto El Dorado equivalente al 69,7% respecto de los 72,7 slots de salida que Viva tenía asignados para Summer 2022”.

⁸⁹ Los números aquí incluidos se prepararon con base en la capacidad total del aeropuerto, es decir 74 movimientos por hora. Además, se precisa que, el cálculo de los Slots Devueltos acá contenido parte de una semana ejemplo en las temporadas Winter (del 4 al 10 de diciembre de 2022) y Summer 2023 (del 3 al 9 de septiembre), por lo cual pueden existir variaciones en cada semana, dado que el portafolio de slots de Viva varía en cada semana del año.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Temporada Winter			
SALIDAS		LLEGADAS	
Slots asignados Viva	95,3	Slots asignados Viva	79,6
Devolución	73,3	Devolución	57,6
Slots que se mantienen	22	Slots que se mantienen	22
Porcentaje devolución	76,9%	Porcentaje devolución	72,4%
Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	20,9	Estimación de aviones que pueden operar con los slots devueltos (3.5 slots por avión)	16,5

El detalle de dichos slots se incluye a continuación:

DEPARTURES	slots devolver						
FRANJA LT	1	2	3	4	5	6	7
0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0
2	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
3	4,0	1,0	4,0	4,0	4,0	3,0	1,0
4	2,0	3,0	2,0	2,0	3,0	0,0	3,0
5	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,0
6	0,0	2,0	2,0	1,0	0,0	1,0	2,0
7	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	1,0
8	1,0	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
9	4,0	5,0	5,0	1,0	3,0	4,0	3,0
10	4,0	3,0	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0
11	4,0	3,0	4,0	4,0	5,0	5,0	6,0
12	2,0	3,0	2,0	2,0	6,0	3,0	3,0
13	3,0	2,0	2,0	3,0	2,0	4,0	4,0
14	4,0	5,0	2,0	4,0	3,0	4,0	6,0
15	6,0	4,0	5,0	4,0	3,0	4,0	3,0
16	4,0	5,0	4,0	5,0	5,0	5,0	2,0
17	5,0	2,0	3,0	5,0	4,0	3,0	4,0
18	4,0	2,0	2,0	2,0	3,0	4,0	3,0
19	8,0	10,0	5,0	6,0	7,0	5,0	9,0
20	7,0	5,0	5,0	6,0	3,0	6,0	10,0
21	4,0	4,0	2,0	4,0	5,0	6,0	5,0
22	3,0	4,0	4,0	4,0	5,0	4,0	4,0
23	1,0	1,0	3,0	2,0	2,0	2,0	3,0
	75,0	70,0	65,0	69,0	75,0	74,0	85,0

ARRIVALS	slots devolver						
FRANJA LT	1	2	3	4	5	6	7
0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	2,0
1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
2	3,0	0,0	0,0	2,0	0,0	1,0	2,0
3	2,0	2,0	2,0	2,0	1,0	2,0	2,0
4	2,0	3,0	2,0	4,0	3,0	6,0	1,0
5	1,0	0,0	4,0	4,0	4,0	5,0	7,0
6	7,0	1,0	4,0	5,0	8,0	5,0	3,0
7	2,0	1,0	1,0	0,0	1,0	1,0	3,0
8	2,0	5,0	4,0	2,0	2,0	3,0	4,0
9	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	2,0	4,0
10	2,0	3,0	3,0	5,0	4,0	3,0	1,0
11	2,0	6,0	3,0	4,0	3,0	1,0	5,0
12	2,0	2,0	5,0	2,0	4,0	2,0	2,0
13	3,0	4,0	3,0	2,0	2,0	1,0	3,0
14	3,0	2,0	3,0	1,0	3,0	0,0	2,0
15	3,0	1,0	2,0	2,0	1,0	2,0	4,0
16	2,0	1,0	0,0	1,0	0,0	2,0	0,0
17	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
18	5,0	4,0	5,0	3,0	7,0	1,0	2,0
19	2,0	1,0	1,0	3,0	1,0	3,0	2,0
20	3,0	5,0	5,0	4,0	5,0	8,0	7,0
21	6,0	5,0	5,0	5,0	6,0	6,0	5,0
22	36,0	51,0	56,0	55,0	59,0	57,0	69,0

“En caso de implementación de esta Opción B, para la temporada Winter 2023, habría una disminución real de slots de salidas de 73,3, lo cual representa una reducción en la participación de salidas en Aeropuerto El Dorado equivalente al 76,9% respecto de los 95,3 slots de salida que Viva tenía asignados para Winter 2022”.

Segundo condicionamiento exclusivo Opción B: Supervivencia de Viva.

IV1L se comprometió a garantizar “la supervivencia de Viva” con las siguientes condiciones:

- “El mantenimiento de la marca y el modelo de negocio low cost por un término de mínimo (5) años contados a partir de la fecha en que se encuentre en firme el acto de aprobación de la Transacción”.
- Adopción de mecanismos de protección de empleo que minimicen el impacto laboral derivado de la Transacción y se protegerán los puestos de trabajo necesarios para que Viva continúe operando en el estado en que se encuentre al momento de aprobarse la Transacción mediante acto ejecutoriado.
- “Operación de al menos un porcentaje equivalente al 60% de los aviones de Viva menos los cinco (5) aviones del Negocio en Venta, con la marca y operando bajo el modelo de Viva, por un término mínimo de tres (3) años. Dicho porcentaje se calculará sobre el total de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- “No habrá reducción significativa de frecuencias en las siguientes rutas de Viva:
 - Aquellas rutas en las que las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva pasen a tener una participación conjunta superior a determinado porcentaje como consecuencia directa de la Transacción. Dicho porcentaje será del 77,5% en el evento en que el número de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción sea igual o mayor a diez (10), e incrementará a 85% si el número de aviones que Viva tiene al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción es menor a diez (10).
 - Aquellas rutas que sean operadas por Viva como único operador (junto con las rutas del literal anterior, las “Rutas”).
- Las Rutas a las que aplica este condicionamiento son aquellas que estaban en operación por parte de Viva al 31 de enero, es decir el día hábil anterior a la fecha en la cual se suspendieron las operaciones de la misma.
- Desde el momento en que se encuentre en firme la aprobación de la Transacción, y una vez Avianca pueda revisar la información de rentabilidad y ocupación de las rutas operadas por Viva, podrá reducir, sin ningún requisito adicional, una frecuencia semanal de cada una de las Rutas operadas por Viva.
- Adicionalmente, el compromiso de no reducción significativa de frecuencias de Viva en las Rutas se cumplirá individualmente para cada frecuencia en la respectiva ruta, y aplicará solamente a aquellas frecuencias de Viva en las que los factores de ocupación promedio mensuales sean de al menos el 75%.
- En caso de que el factor de ocupación promedio mensual de Viva de alguna de las Rutas sea menor al 75%, se podrá reducir una (1) frecuencia semanal adicional a partir del siguiente mes y así sucesivamente. En todo caso, se garantizará que, durante el periodo de aplicación del condicionamiento, se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de Viva en las Rutas.
- El término de duración del condicionamiento de no reducción significativa de frecuencias variará según el total de aviones que Viva tenga al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción, de conformidad con lo siguiente:
 - a) Entre once (11) y quince (15) aviones: el término será de dos (2) años contados a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción.
 - b) Entre seis (6) y diez (10) aviones: el término será de un (1) año contado a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción.
 - c) Entre tres (3) y cinco (5) aviones: el término será de seis (6) meses contados a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción.

4.5.3. CONDICIONAMIENTOS COMUNES A LA OPCIÓN A Y B:

Primer condicionamiento común: “Control de YIELD sobre nuevas rutas con concentración del 100% como consecuencia de la Transacción”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron el alcance de este condicionamiento así:

- “IV1L estaría dispuesta a establecer para Avianca y Viva un límite máximo a los yields de cada aerolínea para aquellas rutas en que la participación de mercado, resultante de la Transacción, sea del cien por ciento (100%), es decir, para las Rutas Nacionales Relevantes”.
- “Los yields corresponden a los ingresos por pasajero-kilómetro obtenidos por la aerolínea en cada vuelo o ruta. Se obtiene dividiendo los ingresos operacionales de la aerolínea por el total de tasa de kilómetros – pasajeros que efectivamente realizan un vuelo o ruta. Este se obtiene multiplicando la cantidad de pasajeros que realizan cada vuelo por la distancia en kilómetro volada”.
- “Vencido el primer año desde el perfeccionamiento de la Transacción, las IV1L se obligan a reducir en al menos un diez por ciento (10%) el yield de los pasajes vendidos en Colombia aplicable a las Rutas Nacionales Relevantes, en relación al yield ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce (12) meses previos al perfeccionamiento de la Transacción, descontando el cargo por combustible en ambos periodos”.
- “Como base del yield se considerará el total de tickets vendidos en Colombia en cada una de las Rutas Nacionales Relevantes, expresados, 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Yield \text{ Base Ruta } i = \frac{\sum_i I_{it} - FS_{it}}{\sum_i P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;
 - “t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos al perfeccionamiento de la Transacción;
 - “In” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
 - “FSn” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
 - “Pn” corresponde al total de tickets vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”; y
 - “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.
- “Para cada uno de los semestres que transcurran después de doce (12) meses de perfeccionada la Transacción, se exigirá que el yield semestral acumulado de las Rutas Nacionales Relevantes cumpla la reducción antes señalada, de acuerdo a la siguiente fórmula, que se constatará dos (2) veces por año:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

$$\left[Yield_{Semestral Ruta i} = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{ti} - FS_{ti}}{\sum_{t=1}^6 P_{ti} \times Km_i} \right] < [0,9 \times Yield_{Base Ruta i}]$$

Para estos efectos:

- “i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;
- “t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;
- “In” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de las aerolíneas respectivas en la ruta “i”;
- “FSn” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;
- “Pn” corresponde al total de tiquetes vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”; y
- “Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

- “En el evento en que un tercero competidor ingrese a la ruta de manera continua por un periodo superior a tres (3) meses, este condicionamiento terminaría en relación con la respectiva ruta”.
- “Las Rutas Nacionales Relevantes a las que aplica este condicionamiento son aquellas que estaban en operación por parte de Viva al 31 de enero de 2023, es decir el día hábil anterior a la fecha en la cual se suspendieron las operaciones de la misma”.

Segundo Condicionamiento común: “Acuerdo interlínea o de Código Compartido con SATENA”.

“IV1L estaría dispuesta a causar que Avianca o Viva suscriban un contrato interlínea o de código compartido, (en adelante el “Contrato 9N”) a elección de Avianca, con Servicio Aéreo a Territorios Nacionales S.A. (en adelante, “SATENA”) bajo los siguientes términos:

“Objeto:

Si es bajo la figura de contrato interlínea virtual o tradicional, Avianca o Viva podrán comercializar ya sea en su propia boletería o con boletos separados, según el caso, vuelos operados por SATENA, en conexión con la propia red de vuelos de Avianca o Viva, a través de sus canales de distribución aplicables. SATENA sería remunerada con los valores o prorrateos que acuerden periódicamente las partes en el caso de la interlínea tradicional o bien recibirá las tarifas que tenga a la venta, en el caso de la interlínea virtual.

Si es bajo la figura de código compartido, Avianca o Viva pondrían su código designador en aquellas rutas operadas por SATENA señaladas más adelante, de manera que ambas comercializarían el inventario de sillas en dichos vuelos. SATENA será remunerada con los valores o prorrateos que acuerden periódicamente las partes.

Vuelos objeto del Contrato 9N: rutas operadas por SATENA, acordadas por las partes bajo interés mutuo, siempre que (i) sean rutas en las que SATENA sea el único operador; (ii) se cumpla con el objeto social de SATENA de integrar las regiones más apartadas de Colombia con los centros económicos del país, de acuerdo con el artículo 5 de la Escritura Pública de Constitución 1427 de 2011 y sus modificaciones hasta la fecha; y (iii) se excluyan



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

aquellas rutas respecto de las cuales Viva, Avianca o cualquiera de las afiliadas de estas tenga exclusividad con otra aerolínea en virtud de cualquier acuerdo contractual.

Duración: *Un (1) año a partir de la entrada en vigencia del mismo, renovable anualmente.*

Términos y condiciones del Contrato 9N: *Serán aquellos aplicables de manera usual en este tipo de contratos suscritos por Avianca o Viva con otras aerolíneas.*

Condiciones para la suscripción del Contrato 9N:

Obtención de la certificación IOSA por parte de SATENA, cuyos costos deberán ser asumidos por SATENA;

Que SATENA implemente los ajustes tecnológicos requeridos para adaptarse a la distribución a través del Contrato 9N. Avianca asumirá los costos de dicha implementación tecnológica, siendo estos: (i) MarketingCodeshare (CDSH) (si aplica), (ii) IET (Interline E-Ticket) + Sponsored GDS, (iii) IATCI (Interline Through Chek In), (iv) FTP (File Transfer Protocol) (si aplica) y (v) costo por reserva asociado al proveedor de PSS o al GDS.

Tercer condicionamiento común: “Mantenimiento de acuerdos interlínea de VIVA”

“Con el objetivo de atender la preocupación expuesta por la Aerocivil, es decir para mantener la distribución actual que Viva ofrece a terceros y que la Transacción no tenga un impacto sobre dicha distribución, IV1L se compromete a mantener la vigencia de todos los acuerdos interlínea que en la actualidad tiene vigente Viva por un término de tres (3) años contados a partir de la aprobación de la Transacción, sin perjuicio de la terminación de dichos acuerdos por causas no atribuibles a Viva, a IV1L o a cualquiera de sus afiliadas.

Esto a pesar de que este condicionamiento implique que, al asegurarse ese término mínimo de duración de los contratos interlínea de Viva, terceras aerolíneas locales se podrían privar de recibir el tráfico proveniente de terceros que tienen contratada con Viva esa distribución en Colombia”.

Cuarto condicionamiento común: “Rutas entre Colombia y Argentina”

“IV1L ofrece entregar hasta siete (7) de las frecuencias actualmente asignadas a las Partes, que conecten los aeropuertos de Bogotá y Buenos Aires (es decir, la ruta BOG – EZE) en la medida en que la Aerocivil solicite su devolución con una antelación de al menos un (1) año, al existir una solicitud aprobada para operar dicha ruta por parte de un operador establecido en Colombia.

Esta solicitud de devolución de frecuencias podrá hacerse dentro de los tres (3) años siguientes contados a partir del momento en que se encuentre ejecutoriado el acto que aprueba la Transacción”.

Quinto condicionamiento común: “Restricción de pactos de exclusividad y preservación de contratos”

“IV1L aclara que a la fecha (i) ni Avianca ni ninguna otra subsidiaria, filial o afiliada de IV1L controlan ni son propietarias ni accionistas de los proveedores contratados por Avianca para la prestación de los servicios de entrenamiento de pilotos en simuladores de vuelo; (ii) que los contratos de prestación de servicios suscritos por Avianca en Colombia para tal efecto no incluyen exclusividades a favor de Avianca que impidan o restrinjan el acceso de terceros



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

a los servicios de entrenamiento de pilotos ofrecidos por los proveedores en cuestión; (iii) que el 1 de febrero de 2023 la participación accionaria indirecta de IV1L en Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S. (“SAI”), fue vendida a terceros independientes del grupo Avianca; y (iv) que el contrato de prestación de servicios de asistencia en tierra celebrado entre las respectivas compañías del grupo Avianca y SAI (o sus afiliadas desde el 1 de febrero de 2023) no incluyen una exclusividad a favor de Avianca que impida o restrinja el acceso de terceros a dichos servicios.

Sin perjuicio de las anteriores aclaraciones, IV1L ofrece causar que Avianca y Viva se abstengan de celebrar pactos de exclusividad a su favor en los contratos de prestación de servicios de entrenamiento de pilotos en simuladores de vuelo y en los contratos de prestación de servicios de asistencia en tierra en Colombia, por un período de dos (2) años a partir de la aprobación de la Transacción.

Adicionalmente, IV1L ofrece respetar las condiciones actuales de los contratos de prestación de servicios de entrenamiento de pilotos en simuladores de vuelo suscritos por Viva, por el término de duración de los mismos”.

El 2 de marzo de 2023, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** realizaron un alcance de la oferta final de condicionamientos en el que agregaron otros ofrecimientos, y se aclaró el contenido de algunos de los anteriormente ofrecidos.

Sexto condicionamiento común: “Compromiso con Colombia”

“Con el ánimo de contribuir al desarrollo del país, las Aerolíneas del Grupo Avianca – Viva se comprometen, a través de sus estrategias corporativas, a cooperar con el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND 2022-2026) y, en especial, a apoyar el fomento del turismo en el país como motor de la economía”.

Séptimo condicionamiento común: “Protección de pasajeros”

“Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de Viva, IV1L se obliga a causar que las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva implementen mecanismos de protección de la siguiente manera:

(a) Una vez reactivada la operación por parte de Viva, los pasajeros que tengan tiquetes comprados en los itinerarios reactivados, podrán hacer uso de ellos con normalidad.

(b) Frente a los pasajeros afectados por vuelos cancelados, que no hayan sido acomodados por otras aerolíneas mientras estuviere vigente la medida de suspensión de operaciones de Viva, IV1L se obliga a causar que las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva emitan un voucher a su favor por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% que puedan redimir para volar rutas de la red de Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva hasta el 31 de diciembre de 2024.

(c) Definir un programa especial y diferenciado para atender los pasajeros afectados una vez se restablezca la operación de Viva por las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, entendiéndose aquellos que tienen reservas de pasajes, de tiqueteras o de viajes turísticos a través de vuelos charter que fue adquirido con anticipación.

Con esto se logra compensar pasajeros afectados (víctimas) que no fueron atendidos desde la fecha de suspensión de operaciones de Viva hasta la fecha o que siendo transportados esperan una compensación por su afectación”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Octavo condicionamiento común: “Acceso a infraestructura del aeropuerto El Dorado”

“Las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva se comprometen a apoyar las políticas y regulaciones orientadas a fomentar el acceso a la infraestructura del aeropuerto el Dorado con un enfoque regional y turístico respetando las operaciones de hub de carácter internacional.

Las Aerolíneas del Grupo Avianca – Viva se comprometen a permitir y fomentar la conectividad regional a aquellas regiones apartadas del país cuyos aeropuertos cuentan con restricciones de tipo de flota”.

Alcance de condicionamiento anteriormente ofrecido: Devolución de Slots en el Aeropuerto El Dorado

“Los slots que actualmente tiene asignados Viva y que conservarán las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, según el condicionamiento ofrecido de devolución de slots, son aquellos estrictamente necesarios para garantizar la operación de Viva en el Aeropuerto El Dorado”.

Aclaración condicionamiento anteriormente ofrecido: “Aclaración del condicionamiento de control de yield (limitación de precios)”

“Se aclara que el propósito del condicionamiento ofrecido en relación con el control del yield propende por la reducción de un 10% del componente de precio que se puede controlar por las Aerolíneas del Grupo Avianca - Viva (es decir, excluye componentes externos tales como los impuestos y el combustible). Se precisa que esta fórmula es similar a aquella utilizada en otras integraciones de la industria aeronáutica, tal como la integración en Chile entre LAN y TAM”.

4.6. ARGUMENTOS PRESENTADOS POR LOS TERCEROS INTERVINIENTES SOBRE LA OFERTA FINAL DE CONDICIONAMIENTOS DE LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.

4.6.1. PRONUNCIAMIENTO DE LATAM SOBRE LOS CONDICIONAMIENTOS.

En el término del traslado para realizar comentarios a la oferta de condicionamientos presentada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES, LATAM** se pronunció en el siguiente sentido. Por un lado, consideró que solo dos ellos se consideran condicionamientos admisibles y estructurales con base a la regulación de libre competencia. Estos son la devolución de slots y de frecuencias en la ruta BOG-EZE. Por otro lado, los otros condicionamientos para **LATAM** resultan ser insuficientes y en algunos casos contraproducentes para el mercado⁹⁰.

En relación con la propuesta de devolución de slots, **LATAM** manifestó que esta es insuficiente e inadecuada porque:

- **VIVA AIR y VIVA PERÚ** no se encuentran operando en el mercado, y, por ende, procede la devolución del 100% de los slots. La discusión de condicionamientos solo procede en el caso de que las aerolíneas retomen sus operaciones.

⁹⁰ Consecutivo 209 del expediente público y privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Que los condicionamientos se proponen sin haberse aportado la magnitud del daño que se pretende mitigar en pro del bienestar de la competencia y de los consumidores.
- Que, si bien se trata de un condicionamiento estructural, se establece una temporalidad de 2 años, a pesar de que existen antecedentes con condicionamientos alusivos a un plazo indefinido.
- Que el condicionamiento se presenta como una devolución de slots, pero en la práctica no es así, porque al final esos slots devueltos pueden ser solicitados por cualquiera de las “Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva” y asignadas a ellas.
- Que la oferta de condicionamientos no incluye pares de slots porque la operación de un vuelo requiere tanto de un slot de salida como uno de llegada.
- Que la propuesta no contempla devolución simétrica de slots para las temporadas Summer y Winter. En este sentido la aerolínea que solicite y adquiere los slots devueltos no podrán garantizar la prestación de sus servicios en el mediano y largo plazo de manera continua.
- La distribución entre días de la semana no se acomoda a la realidad de las necesidades de los consumidores. La mayor cantidad de devoluciones de slots corresponde al día domingo, en vez de días laborales, y existen desbalance en la cantidad de slots devueltos entre los días de la semana. El mosaico incompleto de slots ofrecido por las intervinientes no sirve para ese propósito porque crea ineficiencias al dejar aviones en tierra ciertos días de la semana.
- No existe sincronía entre las franjas horarias de salida y llegada de los slots devueltos.
- De aceptar la devolución proyectada por **AVIANCA** solo se podrá sostener 3 aviones conforme a los principios habituales de la gestión de vuelos regulares. De esta forma, los 16,4 aviones que **AVIANCA** afirma que se podrían llegar a operar en la temporada **WINTER** es inexistente.
- En la propuesta no se evidencia la devolución de slots asignados a **AVIANCA**.

Para **LATAM** la propuesta de condicionamientos de **AVIANCA** conduce al fortalecimiento de su liderazgo en detrimento de la operación de **VIVA** y de los demás competidores, así como de los consumidores colombianos quienes van a tener una dependencia de la oferta de **AVIANCA**.

En su escrito **LATAM** partiendo de la base de la propuesta de **AVIANCA** de operación regular de 16,4 aviones, propuso una nueva devolución significativa de la distribución de los slots para garantizar que la operación de los aviones se pueda ejecutar de una forma eficiente, competitiva y en beneficio de los consumidores. Para **LATAM**, **AVIANCA** debería proponer:

La devolución de 69 slots de salida y 69 slots de llegada (69 pares de slots) para cada día de la semana y para cualquier semana independiente de la temporada IATA de que se trate:

- Que los slots devueltos se distribuyan de forma pareja en cada franja horaria entre días de la semana.
- Que la distribución de slots de salida y llegada tenga la sincronía necesaria entre franjas horarias para poder completar ciclos de vuelo.

Por último, **LATAM** solicitó que la autoridad debe definir un proceso de asignación de slots devueltos que sea “transparente, competitivo y no discriminatorio”, que restablezca la efectiva competencia y que sea monitoreado por un tercero independiente de **AVIANCA** y **VIVA** que cuente con las competencias necesarias para monitorear un condicionamiento de slots.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este sentido, **LATAM** advirtió que era necesario evitar la posibilidad de que **AVIANCA**, **VIVA**, filiales o empresas relacionadas o vinculadas puedan recuperar los slots devueltos en el marco del condicionamiento. Esto en consideración del carácter indefinido que debería tener un condicionamiento estructural como lo es la devolución de slots.

En relación con la oferta de supervivencia de **VIVA** en el mercado, manifiesta **LATAM** que es un remedio de difícil cumplimiento, y que se debe analizar la forma de verificar el cumplimiento de la mitigación de la operación, y respecto de los recursos (físicos y humanos) y sistemas bajo los que se realizaría el monitoreo del cumplimiento.

En relación la propuesta de limitación de precios se manifestó que no es útil ni pertinente porque con este no se garantiza un beneficio para los consumidores, las únicas rutas en las que existen preocupaciones en materia de libre competencia no son sólo aquellas en las cuales el ente integrado tendría el 100% del mercado, estos condicionamientos podría generar una disminución en la calidad del servicio, y podría generar que el ente integrado siga manteniendo el 100% de las rutas, pues podría desincentivar que otras compañías entren a competir.

En lo relacionado con el acuerdo interlínea o código compartido con Avianca – Viva y Satena. Para **LATAM** esto es un ofrecimiento en el ámbito de una política pública y no una forma para mitigar los efectos lesivos que podría acarrear la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Por el contrario, para **LATAM**, esto puede generar un fortalecimiento en la posición de **AVIANCA** ya que devendría en la imposibilidad de otras aerolíneas de poder celebrar en el futuro acuerdos de este tipo con **SATENA**.

En referencia a la suspensión de las operaciones de **VIVA** y **VIVA PERÚ**, **LATAM** manifiesta que el cese de operación de **VIVA** no es una materia relacionada a la integración. Para **LATAM**, El cese de operación de **VIVA** no se originó en la integración sino en la decisión de la compañía de hacerlo, y, por ende, la responsabilidad que se origine derivada de estos hechos es un mandato legal.

4.6.2. PRONUNCIAMIENTO DE WINGO SOBRE LOS CONDICIONAMIENTOS.

WINGO dentro de la oportunidad legal se pronunció sobre la oferta de condicionamientos y manifestó lo siguiente. De una parte, indicó que para el estudio de la oferta se debería tener en cuenta lo dispuesto en los artículos 10 y 11 de la Ley 1340 de 2009 y lo dispuesto en la guía de integraciones empresariales. Sobre el particular, indicó que la Dirección debe verificar en relación con los condicionamientos que estos cumplan los requisitos sustanciales (alcance del condicionamiento, tipo de condicionamiento, idoneidad y proporcionalidad), y los requisitos formales (claridad y precisión, tiempo de ejecución, tiempo de vigencia, calidad del activo, autonomía de los condicionamientos, esquema de seguimiento) que las autoridades de competencia y la doctrina han definido. De otra parte, **WINGO** se pronunció sobre los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en los siguientes términos⁹¹:

- La propuesta de condicionamientos no cubre la totalidad de la teoría del daño de la operación, no se hace referencia a barreras de entrada por infraestructura escasa en aeropuertos como Medellín, Cartagena y San Andrés.
- La capacidad ofrecida de slots es asimétrica al ofrecer más slots de salida que de llegada. Sin embargo, **VIVA** sí mantiene los slots de manera simétrica.
- Los slots devueltos se concentran en franjas horarias de menor demanda.

⁹¹ Consecutivo 212 del expediente público y privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- **AVIANCA** y **VIVA** son asignatarias de un número significativo de slots en las franjas horarias de mayor demanda (franjas entre las 5 y 9 de la mañana).
- Al aprobar la integración en estas condiciones las **EMPRESAS INTERVINIENTES** estarían conservando participaciones de slots en las franjas horarias de mayor demanda y permitiría a estos agentes impedir la existencia de una competencia significativa.
- En cuanto a la opción de desinversión (Opción B) consideró **WINGO** que las conclusiones antes señaladas son aplicables, porque las **EMPRESAS INTERVINIENTES** conservarían una asignación de slots que le permitirán cerrar el mercado y limitar la competencia en las franjas horarias de mayor demanda.
- Existe falta de claridad y precisión frente al alcance y la idoneidad del condicionamiento para contrarrestar los efectos anticompetitivos identificados. Existe una inconsistencia entre lo reportado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y la información del SIR (base de datos de slots la Aeronáutica) en relación con los slots usados para el análisis.
- Se presenta una inconsistencia en lo reportado en la capacidad del El Dorado, se utiliza la capacidad total del aeropuerto de 74 movimientos por hora, lo cual no es consistente con la capacidad declarada actual de 66 movimientos por hora.
- No se especifica si se refiere a slots promedio por día o por semana.
- No es posible garantizar la supervivencia de **VIVA** porque ante la falta de capacidad administrativa y financiera está inmersa en una causal de cancelación del permiso.
- La cancelación o suspensión del permiso que se le debe aplicar a **VIVA** tendría como consecuencia que todos los Slots se revertirán inmediatamente al fondo de la reserva de slots.
- El condicionamiento propuesto por **VIVA** relativo a la devolución de ciertos slots es ineficaz se trata de un ofrecimiento que tiene como objeto algo que no posee.
- Los slots no pueden ser subastados y están fuera del comercio.
- No se ofrece un esquema de seguimiento o verificación para el cumplimiento de los condicionamientos.

Una vez expuestas las razones para su oposición a la oferta actual de condicionamientos. **WINGO** propuso los siguientes condicionamientos que resultan más idóneos y proporcionales:

- **VIVA** debería desinvertir la totalidad de slots asignados e históricos registrados en la temporada S22 y W22 en el sistema de información de la Aerocivil y operar con los slots de **AVIANCA**. Alternativamente, debería imponerse esta desinversión en las franjas de alta concentración (Hora Local: Salidas 04, 05, 06, 07, 08 - Llegadas todas excepto 00, 01, 02, 03, 05).
- Cesión prioritaria de slots. Los slots deberán primero ser ofrecidos a los operadores con participaciones inferiores al 20%, que puedan ejercer presión competitiva.
- Cesión de slots en rutas en situación de monopolio. En las franjas de operación en las que Avianca y Viva sean monopolio, ante solicitud de un tercero que quiera entrar a competir en esa ruta, se cederá Slots para operar la (s) franja (s).
- Cap de utilización de Slots: Establecer un porcentaje máximo de participación de Avianca + Viva en el total Slots para franjas saturadas en las que la capacidad de Slots disponibles para otros operadores regulares sea inferior a un 10%, con base en el histórico (base operado 2022), el cual no deberá superar el 30% por franja horaria.
- El crecimiento de la capacidad en ElDorado, se asigne a terceros, es decir, a otras aerolíneas diferentes del ente, en los siguientes 3 años.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Utilizar como histórico para la asignación de slots a partir de la temporada S23, lo operador en 2022 en cada temporada, para asignar los slots en los siguientes 3 años.
- Compromiso de permitir acceso a competidores en cualquier aeropuerto donde ejerzan posición dominante a los elementos escasos de la infraestructura aeroportuaria o aeronáutica, incluyendo plataformas, posiciones de estacionamiento, puentes, mostradores de atención de pasajeros, y cualquier otro elemento que sea necesario para garantizar la prestación del servicio público de transporte aéreo en condiciones competitivas

4.6.3. PRONUNCIAMIENTO DE JETSMART SOBRE LOS CONDICIONAMIENTOS.

JETSMART en el escrito de pronunciamiento de los condicionamientos manifestó lo siguiente⁹²:

- Reiteró que no se debería aprobar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** porque no está probada la excepción de empresa en crisis y existen otras alternativas menos anticompetitivas para procurar la supervivencia de **VIVA AIR**.
- La Aerocivil no identificó de manera formal, amplia, completa e integral los efectos anticompetitivos que se podrían derivar de la transacción.
- La viabilidad de una integración como la transacción debería involucrar la desinversión total de los slots en Bogotá en calidad de condicionamiento estructural.
- La desinversión se realizará en mayor medida en slots de salida que en slots de llegada que es donde se registra mayor número de franjas horarias congestionadas.
- La devolución de slots es suficiente si incluye la devolución de aquellos en horarios y días con mayor afluencia y demanda.
- No existe oferta en el segmento de salidas en el horario dispuesto entre las 5 am y 8 am, que resulta ser de mayor afluencia y no ofrecen llegadas entre las 7 am y 13:00.
- No se explicaron las condiciones de tiempo, modo y lugar en las que se devolverían los slots, ni incluyeron un mecanismo de seguimiento o monitoreo.
- Es inocuo el condicionamiento de la supervivencia de **VIVA** porque **AVIANCA** y **VIVA** estarían sometidas a una misma órbita de control y gestión.
- La protección del empleo no es un objetivo del derecho de la competencia.
- Los compromisos de la no reducción de frecuencias no contrarrestan los efectos negativos. Avianca solo se compromete a no reducir las frecuencias de las rutas en las que se ostenta más de un 70% de participación y supedita la reducción de las rutas operadas únicamente por VIVA solamente a aquellas que cumplan en materia de ocupación al menos un promedio mensual del 75%.
- El control de precios es solo un remedio artificial, temporal y desproporcional que no cumple con la vocación de suficiencia para sopesar los perjuicios que puede sufrir el dinamismo del mercado a mediano y largo plazo y de difícil control.
- En cuanto a la celebración de un contrato interlínea o código compartido con SATENA, ofrecimiento no tendría ninguna utilidad o valor con respecto a los efectos negativos en materia de libre competencia que se materializarían con ocasión de la operación.
- En cuanto al tiempo del condicionamiento relacionado con la restricción de pactos de exclusividad y preservación de contratos afirman que dos años es un tiempo muy corto.
- En cuanto a la transferencia del negocio en venta resulta de difícil cumplimiento porque necesita la aceptación de terceros (propietarios de aviones Airbus A320).

⁹² Consecutivo 221 del expediente público y privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4.6.4. PRONUNCIAMIENTO DE ULTRA AIR SOBRE LOS CONDICIONAMIENTOS.

ULTRA AIR manifestó en su escrito que los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no repelen todos los efectos anticompetitivos generados por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Para **ULTRA AIR**, esto es razón suficiente para rechazar los condicionamientos. Entre los efectos anticompetitivos que no se solucionan con los condicionamientos, **ULTRA AIR** menciona⁹³:

- Concentración de más del 50% de los mercados internacionales de Perú, México, Brasil y República Dominicana por parte de **AVIANCA** y **VIVA AIR**.
- La **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** podría generar conductas exclusorias en los aeropuertos de más alto tráfico en el país, porque **AVIANCA** es el líder en las operaciones desde y hacia el Aeropuerto Internacional El Dorado y **VIVA** desde y hacia el Aeropuerto José María Córdova.
- Barrera de entrada derivada de la congestión de los aeropuertos de San Andrés, Medellín, Cartagena y Santa Marta.
- **VIVA AIR** ejercía una presión competitiva significativa, o tenía una probabilidad alta de convertirse en un competidor efectivo de **AVIANCA**.
- El posicionamiento de marca de **AVIANCA** es un obstáculo para los nuevos potenciales competidores y los incumbentes.
- Los usuarios de **VIVA** quedarán afiliados al programa de fidelización de **AVIANCA** y sus beneficios, lo que se constituye en otro obstáculo para los nuevos entrantes.

De otra parte en relación con los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, **ULTRA AIR** resalta que cada uno de ellos resulta insuficiente por lo siguiente:

- La devolución de slots no es estructural porque, no rebaja de manera importante la participación, en su mayoría se realizan en horas de poco tránsito.
- La supervivencia de **VIVA** no es un condicionamiento estructural pues no constituye una redistribución de derechos de propiedad o desinversión cesión de activos tangibles o intangibles.
- La limitación de precios o reducción del 1º0% en el componente del precio no es un condicionamiento estructural.
- El acuerdo interlínea con **SATENA** puede empeorar la situación porque generaría restricciones hacia las otras aerolíneas para la celebración de este tipo de convenios.
- La devolución de las frecuencias **BOG-EZE** no es clara porque no precisa horario de las frecuencias ofrecidas, los días de las frecuencias, no se aclara si es round trip, y queda a la voluntad de los oferentes, porque está supeditada a que la Aerocivil se lo solicite con una antelación razonable.
- Para los servicios en tierra y los contratos de entrenamiento de pilotos en simuladores, indican que el acceso a estos debe ser permanente, y que deberían ser compartidos en al menos 15% de su horario de desarrollo de simulaciones total disponible con los operadores que constituyan, por si solos, menos del 15% de la participación total del mercado de transporte público aéreo regular de pasajeros.

⁹³ Consecutivo 222 del expediente público y privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

4..6.5. PRONUNCIAMIENTO DE AEROLINEAS ARGENTINAS SOBRE LOS CONDICIONAMIENTOS.

AEROLINEAS ARGENTINAS⁹⁴ se pronunció sobre los condicionamientos indicando los efectos negativos que implicaría para la libre competencia económica la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y detallando que los condicionamientos ofrecidos no serían suficientes para repeler los efectos anticompetitivos que señaló. Entre los riesgos que señaló están, i) la consolidación del poder de mercado lo que incrementaría el riesgo de incurrir en acciones con efectos unilaterales en su beneficio, ii) el aumento de las frecuencias en la ruta **BOG-EZE**, de 28 a 35 frecuencias, iii) el acceso a la infraestructura portuaria (slots) por la concentración de estos en el Aeropuerto el Dorado. En este sentido, **AEROLINEAS ARGENTINAS** manifestó que la oferta presentada de devolución de slots por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es insuficiente, porque los slots devueltos resultan ser escasos en las franjas horarias de mayor saturación del Aeropuerto El Dorado.

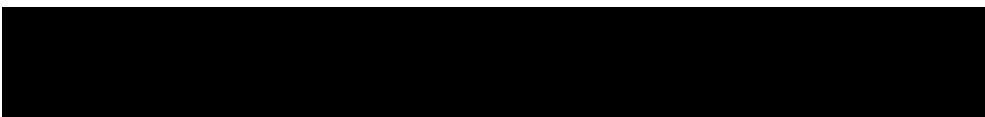
QUINTO: Que una vez realizadas las anteriores consideraciones y dentro de trámite previsto en el artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, esta Dirección procede a pronunciarse respecto de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** informada, en los siguientes términos:

5.1. INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**5.1.1. AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. – AVIANCA**

AVIANCA es una sociedad colombiana identificada con el NIT 890.100.577 – 6 y con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla (Atlántico). Fue constituida con el nombre de **SOCIEDAD COLOMBO ALEMANA DE TRANSPORTES AÉREOS (SCADTA)** el 5 de diciembre de 1919 mediante Escritura Pública No. 2.374 de la Notaría Segunda de Barranquilla, que fue inscrita el 9 de diciembre de 1919 en la Cámara de Comercio de Barranquilla. Posteriormente, luego de una serie de cambios en su razón social, pasó a ser llamada **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** el 11 de mayo de 2005 mediante Escritura Pública No. 4.023 otorgada en la Notaría 18 de Bogotá, que fue inscrita el 14 de junio de 2005 en la Cámara de Comercio de Barranquilla.

El objeto principal de **AVIANCA**, según su certificado de existencia y representación legal, es la explotación comercial de los servicios de transporte aéreo en todas sus ramas, incluidos los servicios relacionados con las aplicaciones comerciales, técnicas y científicas de la aviación civil, incluyendo los servicios aeronáuticos y aeroportuarios. Así, su actividad principal se encuentra clasificada con el CIU No. 5111: transporte aéreo nacional de pasajeros. **AVIANCA** también presta la actividad de mantenimiento en línea, la cual consiste en el servicio de reparaciones y mantenimientos menores en plataforma.

La composición accionaria de **AVIANCA** es la siguiente:



Fuente Información obtenida de la comunicación de fecha 1 de marzo de 2023, remitida por **AVIANCA**.

⁹⁴ Consecutivo 231 del expediente público y privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

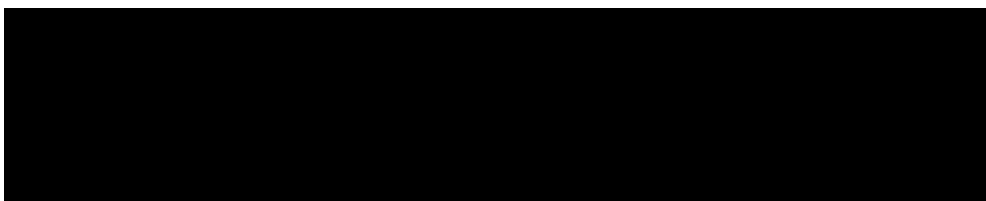
(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La información de activos totales e ingresos operacionales de **AVIANCA** con corte al 31 de diciembre de 2021 se presenta a continuación:



La sociedad matriz de **AVIANCA** es [REDACTED] quien es actualmente el holding panregional de diversas aerolíneas de América Latina que componen el actual “Grupo Avianca”. Por su parte [REDACTED] es una sociedad constituida y existentes bajo las leyes de las Islas Caimán y es la sociedad holding de [REDACTED]

Conforme consta en el certificado de existencia y representación legal de **AVIANCA**, el 31 de marzo de 2022 se configuró una situación de control **DE INVESTMENT VEHICLE 1 LIMITED** (en adelante, **IV1L**) sobre **AVIANCA**.

AVIANCA opera servicios de transporte aéreo comercial de pasajeros, carga y correo a nivel nacional e internacional, con destinos en América Latina, el Caribe, Europa y América del Norte. El principal centro de operación “hub” de **AVIANCA** en Colombia es el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.

Las personas jurídicas colombianas que pertenecen al grupo empresarial del que hace parte **AVIANCA** y cuyo controlante es **IV1L** son las siguientes⁹⁵:

- (i) **AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. – AVIANCA**: Su objeto social es la explotación comercial de los servicios de transporte aéreo en todas sus ramas, principalmente el de pasajeros.
- (ii) **TAMPA CARGO S.A.S.**: empresa dedicada a la explotación y establecimiento comercial de los servicios de transporte aéreo en todas sus ramas, principalmente, el servicio de transporte de carga.
- (iii) **REGIONAL EXPRESS AMERICAS S.A.S.**: esta compañía tiene como objeto social principal la explotación comercial de los servicios de transporte aéreo en todas sus ramas, principalmente el de pasajeros.

5.1.2. FAST COLOMBIA S.A.S.

FAST COLOMBIA S.A.S. (en adelante **VIVA AIR**) es una sociedad colombiana identificada con el NIT 900.313.349 – 3 y con domicilio principal en el municipio de Rionegro (Antioquia). Fue constituida por medio de documento privado de fecha 16 de septiembre de 2009, inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el 18 de septiembre de 2009. Posteriormente, tal y como consta en el Acta No. 23 del 12 de noviembre de 2014 de Accionista Único de

⁹⁵ Al momento de radicar la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, la sociedad **SERVICIOS AEROPORTUARIOS INTEGRADOS SAI S.A.S.**, hacía parte del grupo empresarial del que hace parte **AVIANCA**, sin embargo, el 1 de febrero de 2023, las acciones de esta sociedad fueron vendidas a un tercero, razón por la cual desde esta fecha, dicha empresa ya no hace parte del mismo grupo empresarial.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

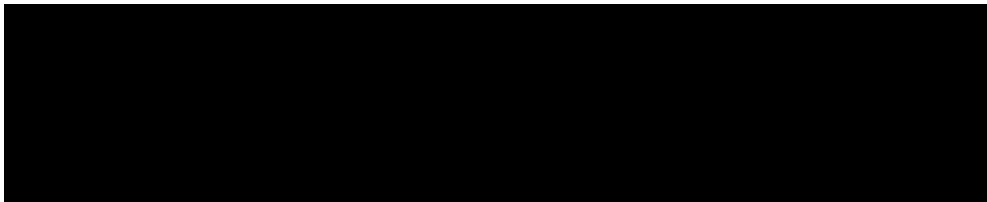
Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

VIVA AIR, inscrita el 13 de noviembre de 2014 en la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño, la sociedad cambió su domicilio social al municipio de Rionegro (Antioquia). **VIVA AIR** cuenta con una Organización de Mantenimiento Aprobada (OMA) por la Aerocivil, que atiende las necesidades de mantenimiento en las bases principales para la flota de Viva (Medellín, Bogotá y Cali), la compañía no comercializa los servicios de mantenimiento que se pueden efectuar en esta.

De acuerdo con su certificado de existencia y representación legal, el objeto principal de **VIVA AIR** corresponde a la explotación comercial de los servicios de transporte aéreo en todas sus ramas, incluidos los servicios postales en todas sus modalidades, así como todos los servicios relacionados con las aplicaciones comerciales, técnicas y científicas de la aviación civil, incluyendo servicios aeronáuticos y aeroportuarios. Así, su actividad principal se encuentra clasificada con el CIU No. 5111: transporte aéreo nacional de pasajeros.

La información de activos totales e ingresos operacionales de **VIVA AIR** con corte a 31 de diciembre de 2021 se presenta a continuación:



Por medio de comunicación del 10 de marzo de 2023, **VIVA AIR** allegó información de su estado financiero con corte al 31 de enero de 2023, [Redacción]

De acuerdo con el certificado de existencia y representación legal de **VIVA AIR**, el 29 de abril de 2022 se configuró una situación de control de [Redacción], sociedad domiciliada en Reino Unido, sobre **VIVA AIR**.

Así mismo, por documento privado de fecha 31 de mayo de 2022, inscrito en la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño el 8 de junio de 2022, se declaró la configuración de un grupo empresarial entre Castlesouth Limited, **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**.

VIVA AIR opera servicios de transporte aéreo comercial de pasajeros a nivel nacional e internacional bajo su marca Viva Air. El principal centro de operación “hub” de **FAST COLOMBIA** en Colombia es el Aeropuerto José María Córdoba del municipio de Rionegro (Antioquia).

Desde el 28 de abril de 2022, el Fideicomiso Fast es administrado [Redacción]

El titular de los derechos políticos sobre las acciones es Castlesouth Limited, quien en virtud del contrato de fiducia mercantil, se encuentra registrado como controlante de la compañía.

5.1.3. VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.

VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C. (en adelante, **VIVA PERÚ**) es una sociedad extranjera constituida bajo las leyes de la República del Perú e identificada con RUC No. 20601237211.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tal y como consta en el certificado de vigencia expedido por la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos de Perú, el objeto principal de **VIVA PERÚ** consiste en desarrollar todas las actividades relacionadas con la aviación civil, ya sea directamente o a través de acuerdos de código compartido, prestar el servicio de transporte aéreo nacional y/o internacional regular y/o no regular, de pasajeros, carga y transporte postal, así como prestar las actividades de mantenimiento aeronáutico y las de servicios especializados aeroportuarios.

Actualmente, el único accionista de **VIVA PERÚ** es el “Fideicomiso Viva Perú” cuya vocera y administradora es la sociedad Alianza Fiduciaria S.A.

En Colombia, **VIVA PERÚ** ejerce operaciones en el mercado de transporte internacional través de su sucursal **VIVA AIRLINES S.A.C. SUCURSAL COLOMBIA**, identificada con el NIT 901161905-9 y domiciliada en el municipio de Rionegro (Antioquia). Fue constituida el 20 de febrero de 2018 mediante Escritura Pública No. 472 otorgada en la Notaria Segunda del Círculo de Rionegro (Antioquia) e inscrita el 6 de marzo de 2018 en la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño. La representación legal de **VIVA AIRLINES S.A.C. SUCURSAL COLOMBIA** está en cabeza de **VIVA AIR**.

Tal y como consta en el certificado de existencia y representación legal de Viva Airlines S.A.C. Sucursal Colombia, la actividad principal de aquella se encuentra clasificada con el CIU No. 5111: transporte aéreo nacional de pasajeros.

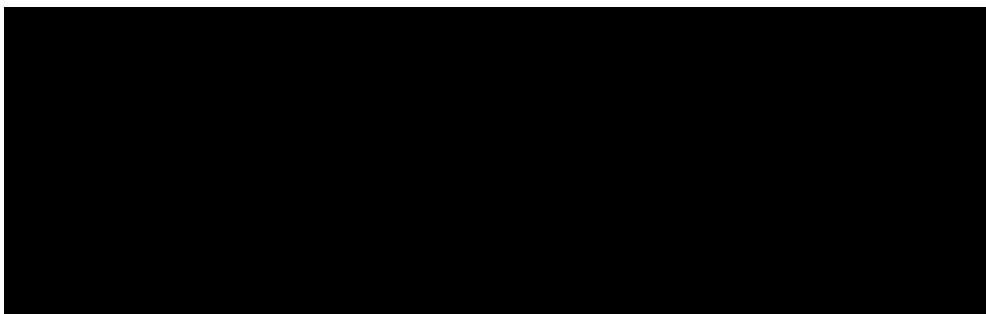
De acuerdo con lo informado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, **VIVA PERÚ** cuenta con permisos de operación en Perú y Colombia. En nuestro país, obtuvo el correspondiente permiso de operación mediante Resolución 00258 del 25 de enero de 2019 para operar las rutas Lima – Bogotá – Lima y Lima – Medellín – Lima.

5.2. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN.

La operación proyectada fue informada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en los siguientes términos:

“(…) la Transacción implica la adquisición de control competitivo de Viva por parte de Investment Vehicle 1 Limited (controlante de Avianca) (“IV1”), lo cual implica una concentración entre las operadoras Avianca y Viva”⁹⁶.

(…)



⁹⁶ Folio 1 de la versión no confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, disponible en el Consecutivo 01 del Expediente Público.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA**5.3. DEBER DE INFORMAR PREVIA LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**

El régimen de control previo o “ex ante” de integraciones empresariales busca determinar los efectos económicos que se producirían como consecuencia de una integración de dos o más agentes en el mercado. Esto con el fin de evitar que se genere una restricción indebida a la libre competencia económica y en consecuencia se reduzca el bienestar de los consumidores. El trámite de evaluación y estudio de una integración empresarial se constituye como un requisito previo para la materialización o ejecución de esta. El control que adelanta la autoridad se da a partir de supuestos hipotéticos de la operación de integración que son señalados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** desde los cuales se realiza un análisis prospectivo que permite plantear un escenario de competencia futuro, del cual puede resultar que se autorice, niegue o apruebe con condicionamientos encaminados a preservar la competencia en el mercado, la operación estudiada.

El artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, establece que las empresas que se dediquen a la misma actividad económica o participen en la misma cadena de valor, estarán obligadas a informar sobre las operaciones que implique la adquisición de control independientemente de la forma jurídica en que estas se materialicen. Adicionalmente, en el artículo 8 de la Ley 1340 de 2009, indicó que “La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil conservará su competencia para la autorización de todas las operaciones comerciales entre los explotadores de aeronaves consistentes en contratos de código compartido, explotación conjunta, utilización de aeronaves en fletamento, intercambio y bloqueo de espacio en aeronaves”. En este sentido, a continuación, se pasará a el mercado relevante para la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

5.4. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE.

La definición del mercado relevante para el análisis de una operación de integración empresarial permite identificar el escenario en el que las fuerzas competitivas tienen lugar⁹⁷. Este análisis permite conocer el tamaño total del mercado, las cuotas de participación de los agentes de mercado involucrados y terceros participantes. Todo esto con el fin de analizar los posibles efectos que la operación de integración tendría en ese mercado.

La definición de mercado relevante tradicionalmente consta del análisis del mercado de producto y del mercado geográfico. En el mercado de producto normalmente se tiene en cuenta la sustituibilidad de la demanda, es decir, aquellos productos hacia los cuales los consumidores pudieran desviar su intención de consumo ante un aumento de precios o reducción de la calidad de los productos. De otra parte, en el mercado de producto se analizan aspectos como las barreras de entrada y competencia potencial.

En referencia al mercado geográfico, se busca identificar la zona geográfica en el que los agentes de mercado involucrados tienen incidencia.

A continuación, esta Dirección pasa a definir el mercado relevante afectado por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, delimitando, primero, el mercado de producto y de manera posterior, el mercado geográfico.

5.4.1. MERCADO DE PRODUCTO.**5.4.1.1. Servicios de transporte aéreo de pasajeros**

⁹⁷ Resolución SIC No. 23645 de 2022.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Como esta autoridad lo ha reconocido las autoridades de competencia en materia de integraciones empresariales en el sector aeronáutico generalmente, definen los mercados relevantes por rutas conformadas por un punto de origen y un punto de destino (**O&D** o **Rutas**)⁹⁸. Esta metodología de definición de mercado relevante obedece, como lo reconocen las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, a una perspectiva analizada desde un punto de vista de la demanda, es decir, responde a los hábitos de consumo de los compradores quienes consideran posibles alternativas para contratar el servicio de transporte entre en un punto de origen y un punto de destino, que, por regla general, no se consideran sustitutas con pares de ciudades diferentes.

Sin embargo, existen antecedentes en el que se han adoptado definiciones de mercado **O&D** diferentes. Primero, definiciones donde se tiene en cuenta rutas entre países o regiones. Esto porque es posible que la ruta tenga origen en un país o una ciudad y tenga varios destinos u orígenes sustitutos. Segundo, definiciones donde se toman como referencia, rutas entre aeropuertos y no entre ciudades. Tercero, existen metodologías diferentes, en el que las autoridades de competencia ya no se basan en un sistema de punto de origen y punto de destino, sino en la provisión de servicios aeroportuarios (v.gr. el acceso a slots)⁹⁹ o el acceso a vuelos de otro operador aéreo para conectar pasajeros en el contexto de acuerdos interlínea.¹⁰⁰

En este sentido, para el análisis de esta **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se utilizará principalmente la metodología **O&D**. Sin embargo, se tendrán en cuenta el análisis de aspectos como las barreras de entrada y la competencia potencial con el de justificar la necesidad de separarse de esta metodología o para incluir mercados conexos en este análisis.

5.4.1.2. Servicios de transporte aéreo de carga.

En relación con el transporte aéreo de carga, esta autoridad, ha determinado que el mercado de este servicio incluye la carga transportada en aviones de carga, y en el espacio denominado “belly”, expresión en inglés que hace referencia, al espacio de la barriga del avión en los vuelos de pasajeros¹⁰¹.

En el caso de la definición del mercado bajo el método **O&D** las autoridades de competencia han considerado que no resulta adecuado para el mercado de transporte aéreo de carga. En este sentido, se ha considerado la existencia de una definición de mercado para este tipo de servicios más amplia. Existen pronunciamientos donde se indican que cualquier ruta directa o indirecta es sustituible, que, no existe una distinción sustancial entre el transporte aéreo para distintos tipos de carga (v.gr. productos perecederos o no perecederos) y que, no existe una distinción sustancial entre los tipos de transportadores aéreos¹⁰².

⁹⁸ Aeronáutica Civil, Resolución No. 834 del 10 de mayo de 2021.

⁹⁹ Case M.8633 - LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS (2017). En este caso, la Comisión Europea consideró que la operación entre los operadores aéreos involucrados generaba efectos de concentración de mercado en el acceso a slots en aeropuertos, y no en rutas O&D específicas. En este caso, la parte vendedora había dejado de operar rutas de transporte aéreo y, por lo tanto, una definición de mercado O&D no resultaba apropiada.

¹⁰⁰ Case No COMP/M.6447 - IAG/ BMI (2012). En este caso, además de definir los mercados por pares de ciudades O&D, se definió el mercado de acceso a vuelos de otro operador aéreo para conexiones, pues sobre este mercado la transacción generaba efectos separados a aquellos en cada ruta por pares de ciudades definida.

¹⁰¹ Resoluciones Aerocivil, 2514 de 2015, 01444 de 2017, 834 de 2021.

¹⁰² Ver decisión No. COMP/M.6447 - IAG/ BMI (30/03/2012).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por último, respecto de rutas de transporte aéreo de carga intercontinental se ha indicado que las áreas de captación al final de cada ruta corresponden a continentes (en los que la infraestructura facilita el transporte terrestre entre países) o a países (en los que la infraestructura local es menos desarrollada)¹⁰³.

5.4.1.3. Sustituibilidad de la demanda.

La sustituibilidad desde el lado de la demanda se analiza teniendo en cuenta elementos como las características y usos del servicio, así como la existencia de otros servicios disponibles para los consumidores. En el caso del transporte de personas, se evalúa la sustituibilidad por otros modos de transporte. La sustituibilidad entre vuelos directos y otros medios de transporte depende de la duración del vuelo, características del servicio y precio. En el caso de vuelos domésticos la duración promedio es de 50 minutos, mientras que por otros medios transporte como el terrestre se supera ese tiempo. Por tanto, la característica principal del transporte aéreo corresponde a la conveniencia de este servicio en tiempo, lo que por lo general se impide su sustitución por otro medio de transporte¹⁰⁴.

Por esta razón la sustituibilidad dependerá de la de sensibilidad que tengan los pasajeros por el tiempo y el precio. Así aquellos que sean muy sensibles al tiempo no sustituirán el transporte aéreo por otros modos. En otros casos en los que la sensibilidad al tiempo y el precio sea baja, los pasajeros podrían sustituir el transporte aéreo por otros modos en razón que el tiempo no es una variable relevante en su viaje o porque su elasticidad precio demanda es lo suficientemente elástica para cambiar el modo aéreo por otro que tenga un precio lo suficientemente bajo respecto a este o por ambas razones. Para el caso del transporte aéreo doméstico, por regla general, no existe sustituibilidad con otros medios de transporte. Para el caso del transporte aéreo internacional, corresponde a la conveniencia de este servicio en tiempo lo que impide su sustitución por otro medio de transporte.

5.4.1.4. Sustituibilidad de la oferta.

Sobre la oferta de servicios comerciales se debe resaltar que para la prestación de los servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga se requiere la constitución de aerolíneas, que exige grandes inversiones de capital en aeronaves y equipos, la obtención de permisos de autorización y funcionamiento para operaciones domésticas e internacionales, sumados a los costos de operación que caracterizan esta industria¹⁰⁵. Sumado a lo anterior, se ha resaltado que existe una limitación en la prestación de los servicios aéreos en relación con el uso de la infraestructura representada en los aeropuertos. En este caso, los aeropuertos se constituyen en la infraestructura esencial para la prestación de estos servicios, en especial lo relacionado con la necesidad de contar los espacios o franjas horarios para aterrizar o despegar, que se conocen desde el punto de vista técnico como slots. Sobre este punto, se explicará por qué para el mercado colombiano la infraestructura del Aeropuerto El Dorado se constituye en la barrera de entrada más importante en razón a su calidad de aeropuerto de nivel 3.

En relación con la inversión mínima que se requiere para la entrada y la consolidación de la aerolínea **VIVA AIR**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que, para lograr una participación de cuota de mercado equivalente al 22% se requiere “USD M 191,7, incluyendo, entre otras, inversiones de accionistas, préstamos de instituciones financieras, apoyo a arrendadores y cuentas por pagar comerciales”. En este sentido, indicaron las

¹⁰³ Ibid.¹⁰⁴ Motta M. Competition Policy. Theory and Practice 2003. Aeronáutica Civil. Resolución 834 del 10 de mayo de 2021.¹⁰⁵ OECD, DAF/COMP (2014)14, OECD Background Paper on Airline Competition.



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

EMPRESAS INTERVINIENTES que para lograr traducir esta inversión en la participación actual se requiere un tiempo de 10 años¹⁰⁶.

En lo referente a la existencia de barreras legales, en el RAC 135 se indican los requisitos para las operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares. Se incluyen requisitos de capacidad técnica, administrativa y financiera que el operador debe acreditar ante la Aerocivil con el fin de obtener, modificar o adición un permiso de operación. La exigencia del cumplimiento de estos requisitos se constituye en una barrera de entrada para la prestación de los servicios de transporte aéreo.

En este punto se debe destacar el caso de las operaciones entre Colombia y Argentina. Entre los países existe un instrumento bilateral que prevé control de capacidad de las frecuencias, toda vez que contempla 35 frecuencias para asignar a los operadores de ambas partes. En este sentido, para el caso de las rutas entre Colombia y Argentina existe una barrera legal adicional que es relevante para la prestación de servicios de transporte.

En conclusión, existen limitaciones en la sustitución de la oferta del mercado que se analiza en esta resolución, al exigir altos niveles de inversión, la existencia de normativa que determina las condiciones de entrada, y unas limitaciones de infraestructura que a continuación se pasan a explicar.

5.4.1.4.1. Limitaciones al acceso a la infraestructura aeroportuaria. Aeropuerto El Dorado. Acceso a los slots.

El acceso a aeropuertos origen y destino de un trayecto que seguiría una aeronave se constituye en un insumo esencial para poder prestar el servicio de transporte aéreo de pasajeros o de carga. En algunos casos el acceso a estos es limitado por el exceso de demanda que supera la capacidad de la infraestructura del aeropuerto. Como ocurre con el Aeropuerto El Dorado como se pasa a explicar¹⁰⁷.

Los aeropuertos están clasificados en 3 niveles dependiendo de la demanda de su infraestructura¹⁰⁸. Un aeropuerto nivel 3 es aquel donde es necesario que todas las aerolíneas y demás operadores de aeronaves deben contar con un slot (franja horaria) asignado para poder aterrizar o aterrizar. En este sentido, como es un requisito para poder hacer uso de la infraestructura, la asignación de slots en este tipo de aeropuertos constituye una barrera de entrada para los competidores. Sobre este particular, la **OCDE** ha reconocido que la congestión aeroportuaria es la mayor barrera estructural de entrada que existe para la industria aérea¹⁰⁹.

De otra parte, el sistema de asignación de slots ha demostrado ser una barrera de entrada al mercado porque brinda pocos incentivos para que los competidores liberen slots adquiridos en determinadas franjas incluso si estos no son usados de manera eficientes, lo que impide el crecimiento de la competencia de manera eficiente. Por otro lado, los slots disponibles corresponden normalmente a franjas menos atractivas desde el punto de vista comercial, en comparación con los slots previamente asignados. En la academia se ha destacado que el uso del mecanismo actual de asignación de slots afecta las condiciones

¹⁰⁶ Consecutivo 203 del expediente público y privado.

¹⁰⁷ Reglamento Aeronáutico de Colombia No. 1, Artículo 1.2.1. Definiciones. Slot: permiso otorgado por un coordinador para una operación prevista, que permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para aterrizar o despegar en un aeropuerto de Nivel 3 en una fecha y hora específica.

¹⁰⁸ Aeropuerto de Nivel 3: Un aeropuerto donde es necesario que todas las aerolíneas y demás operadores de aeronaves dispongan de un Slot asignado por un coordinador para poder aterrizar o despegar en el aeropuerto durante los periodos en que tiene lugar la asignación del Slot.

¹⁰⁹ OECD, DAF/COMP(2014)14, OECD Background Paper on Airline Competition



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de competencia en los mercados de las aerolíneas a través de sus efectos sobre el nivel de concentración y en las condiciones de entrada a los mercados relevantes¹¹⁰.

La Comisión Europea haciendo referencia a la congestión en los aeropuertos en relación con los “slots”, ha establecido que existen horas de banda o franjas horarias, denominadas “peak times” en las que la congestión es alta y por ende se encuentra limitada la entrada o expansión de la capacidad. Estos espacios se caracterizan por el hecho de que la demanda por la infraestructura del aeropuerto excede los slots disponibles y la capacidad de la facilidad¹¹¹. La Comisión Europea también ha reconocido que el hecho de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** queden con slots en horarios de alta congestión puede constituir una barrera de entrada que se traduce en mecanismos de cierre del mercado¹¹².

En el caso particular, el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá es el único aeropuerto nivel 3 en Colombia cuya planificación de operación se somete al sistema de asignación de slots aeropuertos. Este aeropuerto tiene una capacidad de 66 operaciones por hora repartidas en un 80% para operaciones regulares, y en un 20% para operaciones no regulares. Es decir, hasta 53 operaciones regulares por hora, teniendo en cuenta que existen franjas horarias en las que la capacidad del Dorado se reduce a apenas a 14 operaciones regulares. En este sentido, la capacidad del Aeropuerto El Dorado en varios escenarios no responde a la necesidad demandada por los distintos agentes del mercado para la prestación del servicio. Sobre este punto, se ahondará en la sección del análisis de los efectos de la operación.

Sobre este punto, actualmente operadores como **ULTRA, WINGO y JETSMART**, entre otros, han encontrado dificultades para operar debido a la no disponibilidad de slots en las franjas horarias catalogadas como “peak times”, las cuales son:

- Salidas: 09, 10, 11, 12, y 19 Hora UTC. (Unidad de Tiempo controlado)
- Llegadas: 00, 01, 02, 03, 04, 05, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22 y 23 UTC.

De otra parte, se identificó que en la actualidad existe un desbalance entre los slots de llegadas y salida, el cual genera que los operadores encuentren disponibilidad de slots en salidas, pero no en llegadas. El mayor número de franjas no disponibles en llegada se debe al desbalance que se presenta actualmente en la declaración de capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá (reducción de capacidad de 74 a 66 operaciones por hora). Lo antes descrito, también representa una limitante temporal a la que las aerolíneas se han enfrentado.

¹¹⁰ Button, K. (2016); Econ, D. (2001); Gleave, S. D. (2011); ICAO (2016); Jones, I., Holder, S., Van der Veer, J. P., Bulman, E., Chesters, N., Maunders, S., ... & Somers, P. (2004); Kociubiński, J. (2013); Levine, M. E. (2009); Madas, M. A., & Zografos, K. G. (2006); Madas, M. A., & Zografos, K. G. (2010); Ranieri, A., Alsina, N., Castelli, L., Bolic, T., & Herranz, R. (2013); Sieg, G. (2010); Zhang, F., & Graham, D. J. (2020).

¹¹¹No. M.8633 - LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS. 8.2.3.2. Airport congestion (195) The Commission used the qualification as a coordinated airport under the Slot Regulation or, for non-EU airports, as a Level 3 airport under the IATA Worldwide Slot Guidelines¹⁷² as a first proxy of the high congestion level of an airport. Indeed, such qualification means that, at these airports, the demand for airport infrastructure, notably slots, significantly exceeds the airport's capacity and the expansion of airport infrastructure to meet demand is not possible in the short term. (197) The Commission has qualified as “peak times” the hour bands for which the congestion rate at a given airport is very high, and therefore very limited, or no, capacity for entry or expansion is left.

¹¹² No. M.8633 - LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS. Conditions for the ability for foreclose Access (182) For Lufthansa to be able to foreclose its competitors post-Transaction, the following conditions must be fulfilled: (i) the slots that Lufthansa would hold post-Transaction represents a significant share of the airport capacity, in particular at peak times; (ii) the Transaction has a material impact on Lufthansa's slot holding at the airport, in particular at peak times; and (iii) Lufthansa's slot holding could negatively affect the overall availability of input for the passenger air transport markets from or to the relevant airport.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Por último, se debe mencionar, que existe un indicador de mercado relacionado con el crecimiento exponencial del tráfico aéreo, y la demanda del uso de la infraestructura de algunas terminales aéreas. Como ocurre con los aeropuertos de Medellín, Cartagena y Santa Marta. En estos casos, se destaca que se trata de una situación actual del mercado, la cual ha llevado a la intervención de la Aerocivil mediante procesos de facilitación.

5.4.1.5. Conclusiones del mercado de producto de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

Para el caso de los servicios de transporte aéreo de pasajeros se aplica como regla general el método O&D, origen-destino, según el cual cada una de las rutas es un mercado en sí mismo. Sin embargo, al haber encontrado barreras de entrada, principalmente, el relacionado con la limitación de la infraestructura aeroportuaria, como ocurre con la asignación de slots, esta Dirección considera que el mercado relevante no se puede limitar en este caso a las rutas traslapadas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Sino que abarcará los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional de pasajeros cuyo punto origen y/o de destino sea el territorio colombiano.

La misma lógica aplicará para el caso de los servicios de transporte aéreo de carga porque como se destacó el método O&D no es adecuado para analizar este tipo de servicios¹¹³. En este sentido, se considera que los servicios de transporte de carga hacen parte del mercado relevante para el presente caso porque para la prestación de estos se evidencia el uso de la infraestructura portuaria. Esto reconociendo el hecho que, según información aportada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES, AVIANCA y VIVA PERÚ** realizan esta actividad. En este sentido, el mercado relevante serán los servicios de transporte aéreo doméstico e internacional de pasajeros y de carga cuyo punto origen y/o de destino sea el territorio colombiano. Para tal efecto, se entenderá que en este mercado se analizarán los impactos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en la infraestructura aeroportuaria.

5.4.2. MERCADO GEOGRÁFICO.

A continuación, se describen las rutas a corte diciembre de 2022, en las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** operan, con el porcentaje de participación de cada uno de los agentes de mercados involucrados en la operación:

Tabla No. 5 - Rutas no coincidentes en las que operaban AVIANCA, VIVA AIR, VIVA PERÚ a 31 de diciembre de 2022

Rutas	Participación	
	AVIANCA	VIVA AIR
ADZ-AXM-ADZ	0%	100%
ADZ-BAQ-ADZ	0%	38%
ADZ-BGA-ADZ	0%	100%
ADZ-CLO-ADZ	0%	45%
ADZ-CTG-ADZ	0%	18%
ADZ-PEI-ADZ	0%	100%
AXM-CTG-AXM	0%	100%
AXM-MDE-AXM	0%	100%
CLO-MTR-CLO	0%	19%

Rutas	Participación	
	AVIANCA	VIVA AIR
BOG-IAD-BOG	100%	0%
BOG-JFK-BOG	56%	0%
BOG-LAX-BOG	100%	0%
BOG-LHR-BOG	100%	0%
BOG-LPB-BOG	100%	0%
BOG-MAD-BOG	43%	0%
BOG-MCO-BOG	50%	0%
BOG-MIA-BOG	43%	0%
BOG-MVD-BOG	100%	0%

¹¹³ Ver decisión No. COMP/M.6447 - IAG/ BMI (30/03/2012). Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, Resolución 37 de 2011, Disponible en https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2011/11/Reso_37_2011.pdf



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

CTG-CUC-CTG	0%	99%	BOG-NAS-BOG	100%	0%
CTG-NVA-CTG	0%	100%	BOG-PTY-BOG	15%	0%
CTG-PSO-CTG	0%	100%	BOG-PUJ-BOG	72%	0%
CTG-VVC-CTG	0%	100%	BOG-RIO-BOG	100%	0%
MDE-PSO-MDE	0%	100%	BOG-ROS-BOG	100%	0%
MDE-VUP-MDE	0%	100%	BOG-SAL-BOG	100%	0%
MDE-VVC-MDE	0%	100%	BOG-SCL-BOG	42%	0%
AXM-BOG-AXM	75%	0%	BOG-SDQ-BOG	56%	0%
BGA-CLO-BGA	95%	0%	BOG-SJO-BOG	74%	0%
BOG-CZU-BOG	92%	0%	BOG-SJU-BOG	100%	0%
BOG-EJA-BOG	77%	0%	BOG-TER-BOG	100%	0%
BOG-EYP-BOG	24%	0%	BOG-UIO-BOG	70%	0%
BOG-FLA-BOG	37%	0%	BOG-VVI-BOG	100%	0%
BOG-IBE-BOG	100%	0%	BOG-YYZ-BOG	33%	0%
BOG-NVA-BOG	45%	0%	CLO-JFK-CLO	17%	0%
BOG-PPN-BOG	60%	0%	CLO-MAD-CLO	84%	0%
BOG-PSO-BOG	80%	0%	CLO-MCO-CLO	100%	0%
BOG-VUP-BOG	80%	0%	CLO-MEX-CLO	100%	0%
BOG-VVC-BOG	100%	0%	CLO-MIA-CLO	20%	0%
CLO-PSO-CLO	55%	0%	CTG-JFK-CTG	19%	0%
ASU-BOG-ASU	100%	0%	CTG-MIA-CTG	10%	0%
AUA-BOG-AUA	74%	0%	CTG-SJO-CTG	100%	0%
BAQ-MAD-BAQ	100%	0%	JFK-MDE-JFK	45%	0%
BAQ-MIA-BAQ	18%	0%	JFK-PEI-JFK	100%	0%
BCN-BOG-BCN	100%	0%	MAD-MDE-MAD	35%	0%
BGA-MIA-BGA	100%	0%	MDE-SJO-MDE	100%	0%
BOG-CUN-BOG	48%	0%	MIA-PEI-MIA	3%	0%
BOG-CUR-BOG	77%	0%	MIA-SMR-MIA	100%	0%
BOG-FLL-BOG	20%	0%	CLO-CUN-CLO	0%	24%
BOG-GIG-BOG	100%	0%	CTG-MEX-CTG	0%	100%
BOG-GRU-BOG	81%	0%	EZE-MDE-EZE	0%	100%
BOG-GUA-BOG	100%	0%	GRU-MDE-GRU	0%	100%
BOG-GYE-BOG	86%	0%	LIM-MDE-LIM	0%	86%

Tabla No. 6 Rutas coincidentes en las que operaban AVIANCA, VIVA AIR, VIVA PERÚ a 31 de diciembre de 2022

Rutas	Participación	
	AVIANCA	VIVA AIR
ADZ-BOG-ADZ	33%	28%
ADZ-MDE-ADZ	3%	61%
BAQ-BOG-BAQ	66%	6%
BAQ-CLO-BAQ	71%	2%
BAQ-MDE-BAQ	32%	21%
BGA-BOG-BGA	64%	8%

Rutas	Participación	
	AVIANCA	VIVA AIR
CLO-MDE-CLO	37%	21%
CLO-RCH-CLO	92%	8%
CLO-SMR-CLO	27%	41%
CTG-MDE-CTG	22%	44%
CTG-PEI-CTG	25%	51%
CUC-MDE-CUC	5%	57%



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

BGA-CTG-BGA	55%	41%
BGA-MDE-BGA	36%	26%
BGA-SMR-BGA	90%	10%
BOG-CLO-BOG	53%	6%
BOG-CTG-BOG	44%	20%
BOG-CUC-BOG	63%	16%
BOG-LET-BOG	31%	27%
BOG-MDE-BOG	44%	18%
BOG-MTR-BOG	57%	12%
BOG-PEI-BOG	68%	14%
BOG-RCH-BOG	62%	38%
BOG-SMR-BOG	42%	21%
CLO-CTG-CLO	26%	29%
CLO-CUC-CLO	53%	40%

MDE-MTR-MDE	21%	47%
MDE-PEI-MDE	1%	57%
MDE-RCH-MDE	45%	55%
MDE-SMR-MDE	20%	45%
PEI-SMR-PEI	25%	56%
BOG-EZE	80%	13%
BOG-LIM	34%	24%
BOG-MEX	38%	7%
CUN-MDE	30%	51%
MCO-MDE	12%	11%
MDE-MEX	16%	46%
MDE-MIA	11%	18%
MDE-PUJ	35%	37%

Como se observa, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** participan en una gran proporción de las rutas nacionales e internacionales con punto de origen y/o destino en el territorio colombiano. Situación que justifica el estudio del mercado del transporte aéreo de pasajeros y de carga, nacional o doméstico, con operaciones con puntos de origen y/o destino el territorio colombiano. Así, como el impacto que esta tendría en la infraestructura aeroportuaria del territorio colombiano.

5.5. EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN EN EL MERCADO RELEVANTE.

Las autoridades de competencia han identificado que como consecuencia de la aprobación de una operación de integración empresarial se pueden derivar efectos nocivos al mercado. Sobre el particular, han indicado que los efectos unilaterales que pueden ocasionar este tipo de operaciones se asocian principalmente a la capacidad e incentivos que tendría el ente integrado para impedir el acceso al mercado o impedir el crecimiento de agentes competidores actuales (efectos exclusorios), y a la posibilidad de aumentar precios de tarifas a las rutas de manera coincidente, disminución de número de frecuencias, o disminución de la calidad de los servicios y atención entre otros (efectos explotativos)¹¹⁴. Bajo este panorama, esta Dirección ha identificado los siguientes efectos derivados de la aprobación de la **INTEGRACIÓN EMPRESARIAL** que se pasan a explicar.

5.5.1. ACUMULACIÓN DE SLOTS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO QUE SIRVE A LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

A continuación, se analizarán los efectos que puede generar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en relación con el acceso a la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto

¹¹⁴ Uno de los principales efectos de una integración empresarial es la eliminación de la competencia y, con esto, la capacidad y los incentivos del ente integrado para aumentar los precios sin que tal aumento signifique una pérdida en las ventas. En la industria aeronáutica, el aumento de las tarifas del transporte aéreo de pasajeros puede darse de manera directa (es decir, a través de un simple aumento de los precios o la eliminación de tarifas bajas o menos rentables) o de manera indirecta mediante la disminución de la capacidad o del número de frecuencias ofrecidas a los pasajeros para una ruta **O&D**. Ver, por ejemplo, la decisión No. COMP/M.6607 - US AIRWAYS/ AMERICAN AIRLINES (2013). En este caso, la Comisión Europea determinó que el incremento en los precios de las tarifas para la ruta O&D Londres Heathrow-Filadelfia era el resultado de una disminución en la capacidad o el número de frecuencias ofrecidas entre Filadelfia y aeropuertos sustitutos en Londres.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

El Dorado, aspecto que ha sido identificado como el más crítico por los **TERCEROS INTERESADOS** y aún por las propias **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Sobre este punto, la Dirección identificó que el acceso a los slots o a las franjas horarias son necesarias para las salidas y llegadas al aeropuerto y se constituye un insumo esencial para la prestación de los servicios de transporte. Por ese motivo se indicarán los antecedentes en los que se ha hecho consideraciones por las autoridades de competencia en relación con los efectos de la concentración de slots en aeropuertos de alta congestión, para posteriormente, indicar los efectos particulares que se han identificado en relación con el Aeropuerto Internacional El Dorado.

5.5.1.1. Efectos la concentración de slots en aeropuertos de alta congestión.

Las autoridades de competencia han analizado la concentración que se generaría en números de slots derivada de una operación de integración en aeropuertos de alta congestión como ocurriría con el Aeropuerto El Dorado. La Comisión Europea se pronunció en el caso No. M.8633 - **LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS**, en el que indicó que la capacidad de una aerolínea para competir en un aeropuerto con alta congestión está determinada por el número de slots que tenga asignado. Para esta autoridad, el hecho de que una aerolínea tenga un alto número de slots ofrece una serie de ventajas competitivas que se traducen en:

- Mejor acceso a la capacidad aeroportuaria le otorga a la aerolínea mayor poder de mercado para competir con otras aerolíneas.
- Al tener mayor poder de mercado se garantiza una alta presencia en el mercado y penetración en el mercado.
- Garantiza que la aerolínea pueda tener operaciones eficientes en los aeropuertos.
- Mayor flexibilidad operacional a través del cambio de slots con su propia operación.
- Aprovechamiento de economías de escala traducido en mayor flexibilidad para reaccionar a cambios en la demanda.
- Maximización de factores de ocupación de pasajeros gracias a una alta bolsa de franjas horarias.
- Aumento de poder de negociación para los servicios de handling y facilitación de las actividades de mercado porque puede concentrar publicidad en ciertas áreas específicas.

Así la alta concentración en slots genera claras ventajas competitivas al ente integrado, que evitan que los competidores establecidos y entrantes puedan ejecutar presión competitiva. Adicionalmente, para la Comisión Europea, la alta participación en slots se puede traducir en una posibilidad de excluir a competidores o limitar su crecimiento en el corto y mediano plazo. De esta forma, la Comisión Europea identificó que la alta concentración de slots puede llevar a la materialización de barreras de entrada y prácticas anticompetitivas entre las cuales se destacan, las prácticas de precios predatorios, “slot hoarding” (acaparamiento de slots)¹¹⁵, “slot shuffling power” (asignación selectiva de slots)¹¹⁶, subsidios cruzados.

En este sentido, la Comisión Europea explicó que la capacidad de reacción de los competidores para contrarrestar los efectos de la acumulación de slots generada por la

¹¹⁵ Implica la operación de aeronaves pequeñas o el vuelo con ocupación de carga baja con el fin de mantener la franja horaria en lugar de perderlo según el principio de “úselo o piérdelo”. También conocido como baby sitting. Implica la transferencia de slots a aerolíneas no competidoras, como aerolíneas en alianza antes de cambiarlos a usos que pueden ser más rentables.

¹¹⁶ Posibilidad de mover un vuelo a un horario cercano al del horario previsto para un nuevo competidor.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

integración es limitada. En términos de la Comisión Europea, *“No hay posibilidad de que una compañía aérea dependa menos del acceso a la infraestructura aeroportuaria”*.

Para el caso colombiano, esta misma autoridad en decisiones anteriores ha reconocido que el acceso a la infraestructura aeroportuaria, particularmente, a los slots, se constituye en una de las grandes barreras de entrada a la prestación de servicios de transporte. En la Resolución No. 00834 de 10 de mayo de 2021, en el que se evaluó el impacto de Joint venture celebrado entre **LATAM** y **DELTA AIRLINES INC**, la Aerocivil estableció:

“En términos generales, un agente de mercado enfrenta barreras de entrada para operar el servicio de transporte aéreo de pasajeros. Entre otros, esas barreras se refieren a: (i) la posibilidad de explotar aeronaves (ya sea a través de la propiedad o de contratos de leasing, por ejemplo); (ii) licencias regulatorias para operar en el mercado y derechos de tráfico aéreo; (iii) personal; y (iv) acceso a infraestructura aeroportuaria (slots). De conformidad con la OCDE, mientras que algunos de estos insumos no son escasos (v.gr. como las aeronaves), existen otros insumos que están limitados, como el acceso a slots en un aeropuerto congestionado. Son precisamente estos insumos limitados los que constituyen barreras de entrada al mercado de transporte aéreo. De esta manera, insumos como el acceso a facilidades aeroportuarias en los aeropuertos de origen y destino son consideradas por la OCDE como barreras de entrada estructurales o exógenas”.

Esta situación se reafirma, si se tiene en cuenta que en el marco de la regulación actual de slots, desarrollada por el RAC 3, “Actividades aéreas civiles”, se pueden generar escenarios similares a los expuestos en el caso **LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS**, ocasionando de esta manera riesgos de concentración en el mercado y de materialización de conductas anticompetitivas:

- **Posibilidad de transferencia o intercambio de los slots entre aerolíneas.**

RAC 3. 6.1. Principios claves de la asignación de Slots

“Los Slots podrán transferirse o intercambiarse entre aerolíneas, o bien usarse como arte de una operación conjunta, previa autorización del Coordinador de Slot, con sujeción a estas disposiciones”.

6.12. Intercambio de Slots entre aerolíneas (Movilidad de Slots)

(a) Los Slots asignados podrán intercambiarse uno por otro en los aeropuertos de Nivel 3 entre cualquier número de aerolíneas, de forma temporal, previa aprobación por parte del coordinador.

6.13. Transferencia de Slots entre aerolíneas

(a) Los Slots asignados a una aerolínea, solo podrán transferirse a otra aerolínea que esté sirviendo o tenga previsto servir al mismo aeropuerto y cuente con la aprobación del coordinador.

- **Existencia de la regla “úselo o piérdalo”.**

RAC 3. 6.6. Norma “Úselo o Piérdalo”.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“La condición de histórico solo se concederá a una serie de Slots en el caso de que la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular pueda demostrar que dicha serie se ha operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior”.

- Los slots no tienen asignación particular a una ruta, aeronave o número de vuelo específico.

RAC 3. 6.11. Cambio de uso de Slots por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público - aerolíneas

(a) Los Slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y a aerolínea podrá cambiarlos internamente de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios procederán siempre y cuando se aprueben por parte del Coordinador de Slots.

Como se observa, existen disposiciones en el RAC que al igual que como fue evaluado por la Comisión Europea, pueden generar un escenario de alta concentración en los aeropuertos de alta congestión y la materialización de posibles conductas restrictivas de la competencia. Como ocurre con las prácticas de precios predatorios, “slot hoarding” (acaparamiento de slots)¹¹⁷, “slot shuffling power” (asignación selectiva de slots)¹¹⁸, subsidios cruzados. Así, las cosas la aprobación de una operación de integración que genere una alta concentración en la disponibilidad de slots resulta ser el efecto principal para los demás competidores, porque implica la limitación al acceso de la infraestructura aeroportuaria.

5.5.1.2. Efectos derivados de la concentración de slots derivada de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

El efecto más importante que detectó esta Dirección como consecuencia de una eventual aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** está referido a la acumulación de slots del Aeropuerto Internacional El Dorado que sirven a la ciudad de Bogotá D.C para el ente integrado. Situación en la que se encuentran de acuerdo las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y los **TERCEROS INTERESADOS**.

Como se destacó en el acápite de barreras de entrada, el Aeropuerto El Dorado tiene una capacidad limitada de 66 operaciones por hora (por las reducciones derivadas de la época de pandemia, la capacidad alcanzada con anterioridad es de 74 operaciones por hora. Destinando el 80% de esa capacidad a operaciones de carácter regular y solo el 20% a operaciones no regulaciones. En este sentido, 53 de las operaciones se consideran de carácter regular. Esta situación resulta más crítica si se tiene en cuenta que en algunas franjas horarias el Aeropuerto El Dorado solo cuenta para atender 14 operaciones regulares, por restricciones ambientales conforme a la Resolución **ANLA** No. 801 de abril de 2022. En este sentido, existe un problema de capacidad de la infraestructura y, por ende, de escasez de un insumo esencial para la operación en este aeropuerto debido a su alta congestión. De la misma manera se debe indicar que el Aeropuerto El Dorado es considerado el principal hub internacional del país y por él transita el 68.1% del tráfico total del país.

¹¹⁷ Implica la operación de aeronaves pequeñas o el vuelo con ocupación de carga baja con el fin de mantener la franja horaria en lugar de perderlo según el principio de “úselo o piérdelo”. También conocido como baby sitting. Implica la transferencia de slots a aerolíneas no competidoras, como aerolíneas en alianza antes de cambiarlos a usos que pueden ser más rentables.

¹¹⁸ Posibilidad de mover un vuelo a un horario cercano al del horario previsto para un nuevo competidor.



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Esta situación ha sido manifestada expresamente por los **TERCEROS INTERVINIENTES**, y verificada por esta Dirección. Los diferentes competidores de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** han encontrado dificultades para operar debido a la falta de disponibilidad de slots en las franjas horarias catalogadas como “peak times”, las cuales son:

- Salidas: 09, 10, 11, 12, y 19 Hora UTC. (Unidad de Tiempo controlado)- Llegadas: 00, 01, 02, 03, 04, 05, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22 y 23 UTC.

Es así como la concentración de un gran número de slots históricos, sumada a una limitada capacidad, materializa la barrera de entrada que pudiera constituir el esquema de slots. Esto restringe la posibilidad de nuevos entrantes u otros operadores para ejercer presión competitiva ofreciendo rutas en horarios que pudieran ser preferidos por los consumidores. Se genera entonces una limitación de la oferta a horarios poco atractivos u obligando a los competidores a tener operaciones menos eficientes, dado que es necesario tener pares de slots (de llegada y de salida) situados a lo largo de cada día de la semana para poder aprovechar al máximo su flota y la infraestructura aeroportuaria.

5.5.1.2.1. Escenarios pre-integración vs. post-integración

Al analizar la concentración (con el índice IHH) del promedio slots en la semana tipo por franja en las temporadas Summer 2023 y Winter 2022, se observa que varias franjas aumentan su nivel de concentración así:

Tabla No. 7– Promedio IHH por franja antes y después de la transacción.

Franja Horaria	Summer - Salidas		Summer - Llegadas		Winter 22 - Salidas		Winter 22 - Llegadas	
	Pre Trans.	Post Trans.	Pre Trans.	Post Trans.	Pre Trans.	Post Trans.	Pre Trans.	Post Trans.
0000	2.663	4.141	4.443	4.942	2.844	5.253	5.031	5.164
0100	3.021	4.314	4.966	5.265	3.884	6.455	3.287	4.914
0200	4.474	5.696	2.609	3.402	3.519	5.078	3.009	4.105
0300	7.742	8.766	2.156	3.313	3.847	6.267	1.986	3.191
0400	3.795	4.651	2.720	4.604	3.352	4.520	2.699	4.426
0500	4.524	4.524	2.331	3.155	2.063	2.063	2.578	2.578
0600	2.427	2.427	3.131	4.471	2.925	2.925	2.389	4.135
0700	6.905	6.905	2.862	2.862	5.539	5.539	3.800	3.800
0800	3.804	5.005	4.479	7.387	5.508	5.508	2.533	3.895
0900	2.113	2.468	5.722	6.569	2.914	4.204	4.511	7.905
1000	2.337	3.406	5.048	5.048	2.346	2.902	6.600	6.600
1100	3.850	5.118	4.305	5.649	3.597	4.962	3.949	5.823
1200	3.684	4.639	4.356	5.192	4.469	5.396	2.548	4.506
1300	2.924	4.180	3.280	5.273	2.369	3.257	3.735	6.063
1400	2.749	4.722	2.587	4.265	2.938	4.764	3.137	5.702
1500	2.480	4.220	3.223	4.857	3.037	4.669	3.487	4.377
1600	2.086	2.869	4.638	5.095	2.315	4.149	5.081	5.081
1700	3.342	4.289	4.443	5.632	3.379	4.845	3.216	5.127
1800	3.713	4.611	2.826	3.608	4.596	6.325	3.330	5.055
1900	3.100	4.083	2.195	3.627	3.414	5.137	2.185	3.327
2000	3.049	3.899	2.282	3.229	3.024	4.691	2.735	3.911



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

2100	2.784	4.629	2.333	3.470	2.086	3.566	3.004	4.110
2200	2.363	3.846	2.647	4.266	3.186	5.536	2.830	3.889
2300	2.108	3.017	2.773	3.278	2.986	4.205	3.949	4.295
Total	2.733	4.023	2.914	4.141	2.804	4.431	2.901	4.361

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

La tabla muestra que como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se generaría un aumento significativo en la concentración de slots en favor del ente integrado. Todo esto, en un escenario de escasez de slots.

6.5.1.2.2. Análisis de la participación promedio de AVIANCA y del ente integrado en la temporada Summer.

Se hace necesario evaluar la oferta de slots en el Aeropuerto El Dorado para potenciales competidores en las franjas más demandadas, toda vez que para cualquier competidor es fundamental tener a disposición slots que le permitan realizar sus operaciones de la manera más eficiente.

Las tablas 8 y 10 muestran la distribución del total de slots históricos asignados de la temporada Summer 23 en las diferentes franjas horarias (en UTC - tiempo universal coordinado por sus siglas en inglés será la referencia a lo largo de la Resolución) para cada uno de los días de la semana tipo frente a la capacidad declarada. En la primera columna se describen la franja horaria empezando desde la franja 0:00 hasta la franja 23:00, y en las demás columnas con numeración de 1 a 7, en la que se expresan los días de la semana empezando desde día el domingo, y finalizando el día lunes. En cada una de las casillas se expresa el número de slots, que para este caso corresponden a slots históricos asignados.

Como se advirtió, con el fin de ilustrar los problemas de congestión del Aeropuerto El Dorado y dar un análisis adecuado de la oferta de slots existente, esta Dirección ha acudido a un método ilustrativo de parametrización por colores. Para ello se han usado, los colores, blanco, verde, amarillo y rojo que van de menor a mayor en relación con la “oferta de slots”, yendo desde una oferta amplia slots a un escenario de escasez de slots.

De color blanco están aquellas franjas que tienen una capacidad más amplia, la oferta de slots permite la entrada de nuevos competidores. De color verde se pueden observar las franjas que están cercanas a completar la capacidad, pero, que tienen todavía una oferta reducida de slot.

Por otro lado, de color amarillo están aquellas franjas en las que no queda ningún slot para ser ofertado, es decir, en este escenario la demanda es igual a la capacidad actual y de color rojo en las que la cantidad de slots históricos asignados es superior a la capacidad actual. En los casos de los colores amarillos y rojos el esquema de slots se convierte en una barrera de entrada para algún otro competidor dado que no habría oferta de slots para que puedan ejercer presión competitiva.

Con una aclaración, la explicación antes descrita aplica para cada uno de los escenarios sobre slots que se analizarán más adelante.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 8– Slots de salida asignados por franja y día de la semana tipo – Temporada Summer hora UTC

Temporada Summer 23 - Salidas (Del 3 al 9 de septiembre)							
Franja	1	2	3	4	5	6	7
0000	22	22	24	24	19	23	22
0100	18	23	20	24	23	23	22
0200	24	28	24	26	24	24	26
0300	20	19	20	19	20	19	19
0400	16	17	14	16	15	14	16
0500	2	2	2	2	2	3	6
0600	5	4	6	6	6	5	6
0700	3	1	1	1	2	2	2
0800	5	8	4	7	5	3	6
0900	5	7	6	8	6	6	7
1000	18	26	27	25	26	24	22
1100	31	30	32	30	30	31	30
1200	31	35	31	33	34	33	33
1300	28	32	34	33	30	32	33
1400	29	29	32	31	29	30	30
1500	30	23	27	23	27	27	28
1600	28	27	24	28	25	26	22
1700	30	29	27	27	26	27	26
1800	26	28	28	26	26	27	30
1900	29	30	30	29	30	29	30
2000	29	31	30	31	29	31	29
2100	27	28	25	29	27	29	26
2200	25	28	26	28	27	27	28
2300	26	28	24	28	26	27	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

Como evidencia la tabla, las salidas de la temporada Summer se caracterizan por contar con oferta muy limitada de slots en las franjas comprendidas entre las 10 UTC (5 hora local) y las 14 (9 hora local) UTC. Así mismo, se encuentra que además de estas, las franjas de las 19 (12 hora local) UTC y 20 (15 hora local) UTC tienen una oferta que empieza a verse reducida. En este escenario un potencial competidor no podrá tener posibilidad de entrar en el primer grupo y con dificultad podría entrar al segundo.

La siguiente gráfica muestra la participación de **AVIANCA** antes de la transacción, y del ente integrado después de esta para las salidas en la temporada Summer 23.

Tabla No. 9 – Slots de salida asignados por franja y día de la semana tipo de **AVIANCA** antes de la transacción y el ente integrado después de esta en la temporada Summer

Franja Horaria	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Pre-Transacción	40%	37%	60%	88%	58%	0%	0%	0%	42%	16%	31%	59%	58%
Post-Transacción	59%	55%	71%	93%	66%	16%	11%	33%	66%	27%	48%	70%	66%



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Franja Horaria	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Pre-Transacción	47%	43%	34%	35%	53%	55%	52%	50%	44%	37%	35%	47%
Post-Transacción	60%	66%	61%	46%	62%	64%	61%	59%	65%	57%	48%	60%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

Al evaluar la participación promedio en todos los días de la semana tipo en el total de salidas que tiene **AVIANCA** en Summer 23 antes de la transacción y la que tendría el ente integrado si no se incluyera ningún tipo de condicionamiento, se encuentra que la participación en el total de las salidas del Aeropuerto El Dorado pasaría de 47% a 60%, lo que representa un incremento del 13% por causa de la transacción, mejorando su posición en las franjas congestionadas aun cuando en el escenario pre transacción ya contaba con una gran cantidad de slots.

De manera similar se hace el mismo análisis para las llegadas o aterrizajes.

Tabla No. 10 – Slots de Llegada asignados por franja y día de la semana tipo – Temporada Summer

Temporada Summer 23 - Llegadas (Del 3 al 9 de septiembre)							
Franja	1	2	3	4	5	6	7
0000	29	30	34	36	31	32	34
0100	27	26	25	24	26	24	26
0200	24	25	25	24	25	25	24
0300	26	25	27	24	28	28	26
0400	18	24	23	20	23	23	22
0500	6	7	6	6	6	5	6
0600	6	7	7	7	5	7	8
0700	3	6	6	7	5	3	7
0800	5	6	7	6	4	5	5
0900	8	9	7	8	9	8	9
1000	11	10	11	12	11	11	12
1100	21	19	19	19	20	20	19
1200	16	26	24	24	24	22	22
1300	18	19	18	20	17	18	20
1400	21	22	22	21	21	20	23
1500	23	24	24	24	24	24	24
1600	28	28	30	27	29	28	29
1700	22	23	22	24	22	24	22
1800	22	24	25	25	24	23	22
1900	22	21	21	23	21	22	23
2000	25	25	24	25	25	22	24
2100	20	22	22	20	21	20	21
2200	22	21	23	21	22	23	21
2300	32	32	27	34	32	32	34

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

A diferencia de lo que sucede con las salidas, al tener una capacidad más limitada, las llegadas de Summer 22 son escasas en las franjas comprendidas entre las 0 (19 hora local)



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

UTC y 4 (23 hora local) UTC y entre las 15 UTC (10 hora local) y las 20 (15 hora local) UTC además de las franjas de 9 (4 hora local) UTC y 23 (18 hora local) UTC, generando una barrera de entrada mucho más grande debido a la limitada cantidad de llegadas en comparación con las salidas.

Si bien para Summer 23 las salidas muestran zonas del día con oferta de slots, la escasez en el número de llegadas refleja una restricción para la operación eficiente de dicha capacidad. Esto hace que los poseedores minoritarios de slots tengan una desventaja frente aquellos operadores que tienen un número mayor de estos en igual número de salidas y llegadas.

La siguiente gráfica muestra la participación de **AVIANCA** antes de la transacción y del ente integrado después de esta para las llegadas en la temporada Summer 23.

Tabla No. 11 – Slots de llegada asignados por franja y día de la semana tipo de AVIANCA antes de la transacción y el ente integrado después de esta en la temporada Summer 23

Franja Horaria	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Pre-Transacción	64%	68%	45%	37%	37%	21%	15%	0%	55%	72%	62%	61%	61%
Post-Transacción	68%	70%	54%	53%	62%	40%	62%	24%	82%	79%	62%	72%	68%

Franja Horaria	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Pre-Transacción	40%	41%	50%	67%	65%	50%	37%	41%	37%	41%	47%	49%
Post-Transacción	65%	63%	66%	70%	74%	58%	56%	53%	53%	61%	52%	62%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

En este caso la participación de **AVIANCA** antes de la transacción, agente con mayor participación actual del mercado y del ente integrado, pasaría del 49% al 62% de los slots, lo que representa un incremento del 13% a causa de la transacción. Es de resaltar que el ente integrado sería el principal poseedor de slots en aquellas franjas que no tienen oferta de slots, lo que restringe la entrada a nuevos competidores.

5.5.1.2.3. Análisis de la participación promedio de AVIANCA y del ente integrado en la temporada Winter.

De manera análoga, las siguientes tablas muestran cómo se distribuyen el total de slots históricos de la temporada Winter 22 en las diferentes franjas horarias (en UTC) para cada uno de los días de la semana tipo frente a la capacidad declarada. Se puede observar en color verde las franjas que están cercanas a completar la capacidad y de color blanco están aquellas franjas que tienen una capacidad más amplia, en ambos casos la oferta de slots permite la entrada de nuevos competidores.

Por otro lado, de color amarillo están aquellas franjas en las que no queda ningún slot para ser ofertado y de color rojo en las que la cantidad de slots históricos asignados es superior a la capacidad actual. Al igual que en Summer se puede concluir que en este caso el esquema de slots se convierte en una barrera de entrada para algún otro competidor dado que no habría oferta de slots para que puedan ejercer presión competitiva.

De manera general se observa que un número mayor de franjas horarias se encuentran congestionadas ya que están al límite o la asignación de slots históricos supera la capacidad actual.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 12 – Slots de salida asignados por franja y día de la semana tipo – Temporada Winter 22

Temporada Winter 22 - Salidas (Del 4 al 10 de diciembre)							
Franja	1	2	3	4	5	6	7
0000	24	27	27	28	22	25	28
0100	28	32	30	28	29	30	28
0200	27	28	28	28	27	27	29
0300	18	19	17	18	18	18	19
0400	15	17	15	15	16	16	18
0500	7	6	7	6	6	5	7
0600	9	9	9	9	8	9	9
0700	4	2	3	3	3	5	3
0800	3	5	2	6	5	6	5
0900	7	8	9	9	9	8	7
1000	16	22	26	26	25	26	23
1100	33	34	35	34	33	33	35
1200	35	33	34	33	33	33	31
1300	33	31	32	34	29	33	29
1400	26	30	32	30	30	28	32
1500	25	27	25	23	25	26	27
1600	24	20	20	21	22	26	20
1700	27	27	30	27	27	32	28
1800	30	29	27	28	31	27	28
1900	31	31	31	29	30	32	29
2000	29	32	29	31	30	28	29
2100	23	26	25	25	27	24	27
2200	21	25	23	22	24	25	21
2300	30	32	29	29	30	29	28

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

De manera similar a la temporada Summer, la Winter no cuenta con oferta disponible de slots de salida en las franjas de las 6UTC, entre las 9 UTC y las 14 UTC. Además, hay franjas como las 19UTC y las 23 UTC que empiezan a tener una oferta limitada de slots

La siguiente gráfica muestra la participación de **AVIANCA** antes y después de la transacción para las salidas en la temporada Winter 22.

Tabla No. 13 – Slots de salida asignados por franja y día de la semana tipo a AVIANCA antes y después de la transacción en la temporada Winter

	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Pre-Transacción	39%	55%	51%	55%	48%	0%	0%	0%	0%	25%	38%	56%	63%
Post-Transacción	70%	79%	66%	77%	61%	14%	10%	61%	66%	51%	46%	68%	71%

	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Pre-Transacción	43%	48%	39%	37%	53%	65%	53%	49%	36%	47%	47%	46%
Post-Transacción	53%	67%	60%	61%	67%	78%	69%	66%	56%	72%	60%	64%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este caso la participación de **AVIANCA**, el agente con mayor presencia en el mercado, al ser parte del ente integrado, con la transacción pasa de ser en promedio 46% de los slots de salida a 64%, lo que representaría un incremento del 18% con respecto a la situación inicial. De hecho en las horas con oferta limitada de slots alcanza a tener niveles de concentraciones más altos, lo que restringe la entrada de nuevos competidores.

Tabla No. 14 – Slots de Llegada asignados por franja y día de la semana tipo – Temporada Winter 22

Temporada Winter 22 - Llegadas (Del 4 al 10 de diciembre)							
Franja	1	2	3	4	5	6	7
0000	29	30	30	30	30	30	32
0100	27	30	30	29	30	29	33
0200	24	26	25	25	24	26	25
0300	26	27	23	28	28	29	29
0400	28	26	28	27	27	27	29
0500	7	8	7	7	7	8	7
0600	7	6	8	7	7	7	6
0700	8	9	7	7	8	7	8
0800	7	7	7	7	7	6	7
0900	7	7	9	8	9	9	11
1000	10	10	10	10	10	10	10
1100	26	24	24	27	27	27	27
1200	17	28	23	26	24	27	24
1300	27	26	26	24	27	26	25
1400	25	24	27	26	23	25	24
1500	24	24	25	24	25	25	25
1600	25	28	31	26	29	30	28
1700	22	26	26	27	26	26	27
1800	27	25	26	27	25	24	23
1900	25	26	27	26	24	27	23
2000	27	25	25	26	26	26	27
2100	25	25	25	26	26	27	23
2200	28	29	28	27	28	28	29
2300	28	29	28	27	27	27	28

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

Al igual que en salidas, para la temporada Winter 22 el nivel de congestión es tan alto que solo hay oferta de slots disponibles entre las 5 UTC y las 10 UTC, lo que refleja una fuerte barrera de entrada para otros operadores debido a que difícilmente podrían planificar una operación eficiente y/o regular, además de que su oferta no sería tan atractiva para los diferentes tipos de pasajeros que se movilizan a través del aeropuerto El Dorado.

La siguiente grafica muestra la participación de **AVIANCA** antes de la transacción y del ente integrado después de esta para las salidas en la temporada Winter 22.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 15 – Slots de salida asignados por franja y día de la semana tipo de AVIANCA antes de la transacción y el ente integrado después de esta en la temporada Winter 22

Franja Horaria	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Pre-Transacción	69%	51%	48%	26%	44%	0%	29%	0%	25%	53%	80%	56%	36%
Post-Transacción	70%	68%	59%	49%	64%	25%	58%	15%	52%	88%	80%	74%	63%

Franja Horaria	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Total
Pre-Transacción	52%	47%	55%	70%	49%	51%	39%	42%	47%	47%	58%	48%
Post-Transacción	75%	75%	63%	70%	69%	69%	54%	56%	59%	58%	61%	63%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score

En este caso la participación de **AVIANCA** y del ente integrado, con la transacción pasa de ser en promedio 48% de los slots de llegada a 63%, lo que representa un incremento del 15% como resultado de la transacción. De hecho, en las horas más congestionadas alcanza a tener niveles de concentraciones más altos, limitando la entrada de potenciales competidores.

En este sentido, la aprobación de la operación proyectada sin ningún tipo de condicionamiento conllevaría una inadmisble concentración de slots en cabeza del ente integrado para las temporadas Winter y Summer. Situación que se vuelve más gravosa si se tiene en cuenta que la normativa actual (Numerales 6.12, 6.13 y 6.14 del Apéndice A del RAC 3) permite la transferencia de los slots entre las aerolíneas, lo que habilitaría en una utilización indistinta de los slots por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que generaría en el fondo una barrera en el acceso para los demás competidores, que les impediría entrar al mercado o expandir su operación.

5.5.2. AUMENTO SIGNIFICATIVO DE LOS ÍNDICES DE CONCENTRACIÓN, ASIMETRÍA Y DOMINANCIA EN EL MERCADO DOMÉSTICO DE PASAJEROS.

Las operaciones con características similares a la que es objeto de este análisis se motivan con la perspectiva de incrementar las ganancias, disminuir costos, obtener beneficios adicionales, entre otros. Teniendo en cuenta lo anterior, esta autoridad debe determinar si la disminución en la competencia por efecto de la concentración del mercado podría o no tener efectos en el bienestar general. Uno de los factores para evaluar esta situación resulta del análisis de los índices de concentración, asimetría y dominancia que se generarían como consecuencia de la aprobación de la operación.

El mercado nacional de transporte aéreo ha tenido una evolución en términos de competencia. En efecto, como se puede ver en el siguiente cuadro, las participaciones de



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

mercado, y los índices de concentración (IHH)¹¹⁹, dominancia (STENBACKA)¹²⁰ y asimetría (KWOKA)¹²¹ han demostrado una mejora durante los últimos 10 años:

Tabla No. 16 - Participación de mercado de transporte doméstico empresas regulares de pasajeros

Empresa	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022
Avianca	56,3%	58,1%	55,7%	58,2%	58,3%	57,7%	54,6%	54,0%	50,3%	42,4%	36,8%	37,4%
Latam (Aires)	20,4%	19,7%	18,9%	18,3%	18,0%	18,2%	19,7%	19,7%	21,1%	23,0%	26,3%	25,8%
Viva	0,0%	3,5%	9,7%	11,0%	12,0%	13,5%	14,0%	13,8%	15,6%	19,6%	22,1%	20,6%
Easy Fly	3,9%	3,9%	3,9%	4,0%	4,2%	4,2%	4,3%	5,0%	7,0%	7,9%	6,1%	5,5%
Ultra	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%
Satena	5,7%	4,6%	4,2%	4,5%	4,5%	4,2%	4,6%	4,8%	4,3%	4,6%	4,1%	3,3%
Wingo	11,8%	8,3%	6,0%	2,5%	1,4%	0,9%	1,5%	1,7%	1,5%	2,1%	3,7%	2,8%
Otros	1,9%	1,8%	1,6%	1,5%	1,6%	1,4%	1,2%	1,0%	0,3%	0,4%	1,0%	0,2%
IHH	3.781	3.890	3.627	3.892	3.912	3.876	3.611	3.550	3.286	2.799	2.602	2.554
KWOKA	0,141	0,163	0,146	0,170	0,173	0,168	0,135	0,130	0,097	0,054	0,039	0,045
STENBACKA	36,2%	35,0%	36,3%	34,7%	34,6%	35,0%	37,0%	37,3%	39,6%	43,7%	46,7%	44,2%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Origen-Destino

Al calcular los índices de concentración, asimetría y dominancia después de simular la integración que acá se analiza, se puede observar un deterioro significativo en todos los resultados. Los resultados indican un resultado similar al del año 2015.

Gráfica No. 1 Índices de concentración (IHH), dominancia (Stenbacka), asimetría (Kwoka) y participación de mercado de Avianca entre 2011 y 2022

¹¹⁹ El IHH establece la concentración del mercado y se estima de la siguiente formula:

$$IHH = S1^2 + S2^2 + S3^2 + \dots + S_n^2$$

Donde S1 es la participación en el mercado de la empresa más grande del mercado, S2 es la participación de la segunda empresa en tamaño y así sucesivamente para todas las demás empresas participantes. Mientras mayor sea el valor del IHH, mayor será el grado de concentración del mercado. Una vez calculado el IHH, se pueden definir estas categorías:

- IHH Menor a 1500: Desconcentrado
- IHH entre 1500 y 2500: Moderadamente concentrado
- IHH mayor a 2500: Altamente concentrado

¹²⁰ El Índice Stenbacka es una aproximación para identificar cuándo una empresa tiene una posición dominante en un mercado determinado. Teniendo en cuenta la participación de mercado de la empresa líder y de la segunda empresa más importante, el IS arroja un umbral. Según lo anterior, cualquier cuota de mercado superior a dicho umbral podría significar a una posición dominante. La fórmula para calcular el umbral del IS es la siguiente:

$$IS = g(S1, S2) = 1/2(1 - \gamma(S1^2 - S2^2))$$

Donde S1, S2 corresponden a las participaciones de mercado de las dos empresas más importantes, respectivamente. Para simplificar el análisis, se supone $\gamma=1$.

¹²¹ El Índice Kwoka establece una métrica que explica el grado de asimetría de las participaciones de mercado de las empresas. El Índice Kwoka se estima con la siguiente formula fórmula:

$$IK = \sum (S_i - S_{i+1})^2 / n - 1$$

Donde Si están ordenadas de mayor a menor y corresponden a las participaciones de mercado de las empresas. El índice varía entre 0 y 1, siendo 1 el valor correspondiente a una estructura de mercado de monopolio.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

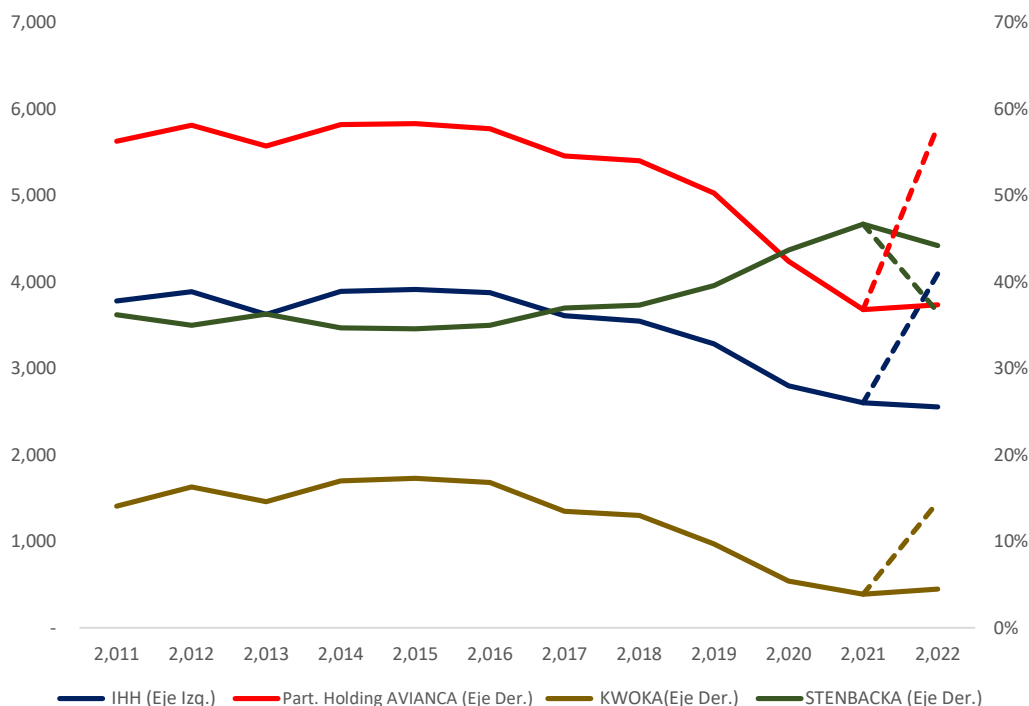
Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA



..... Efectos de la integración

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Origen-Destino

La gráfica muestra que, en caso de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se integren, se presentaría un deterioro en estos indicadores así:

1. En el índice Kwoka se observa un aumento que llevaría a dicho índice a valores que no se veían en el mercado colombiano desde el 2017.
2. En el caso del IHH, a pesar de que en ausencia de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se está en presencia de un mercado altamente concentrado, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** tendría como efecto un incremento significativo en el índice de concentración pasando de un nivel aproximado de 2.554 a 4.094.
3. En el caso del índice Stenbacka el umbral de dominancia se reduciría a un nivel en el que el ente integrado adquiriría dominancia luego de que **AVIANCA** la perdiera por las condiciones que atravesó el mercado doméstico durante el año 2020 y 2021 como consecuencia del impacto de la pandemia del COVID-19.

A manera de resumen, en lo que respecta a los índices de concentración, dominancia y asimetría se puede observar lo siguiente:



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 17 - Efectos de la transacción sobre los índices de concentración (IHH), asimetría (STENBACKA) y dominancia (KWOKA) en mercado doméstico

Año	IHH	Kwoka	Stenbacka
2.021	2.602	0,039	46,7%
2.022	2.554	0,040	46,3%
Post transacción	4.094	0,146	36,5%

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Origen-Destino

Ahora, si hacemos un ejercicio similar por mercados relevantes siguiendo la metodología **O&D** por pares de ciudades en las rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** el deterioro en la estructura competitiva de los mercados es evidente:

Tabla No. 18 - Concentración y participación en rutas domésticas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**

Rutas	Participación			Indicadores pre-transacción			Indicadores post Integración		
	AVIANCA	VIVA	E. Integrado	Kwoka	Stenbacka	IHH	Kwoka	Stenbacka	IHH
ADZ-AXM-ADZ	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
ADZ-BAQ-ADZ	0%	38%	38%	0,203	38%	5.300	0,203	38%	5.300
ADZ-BGA-ADZ	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
ADZ-BOG-ADZ	33%	28%	61,6%	0,049	49%	2.788	0,157	35%	4.668
ADZ-CLO-ADZ	0%	45%	45%	0,073	47%	3.644	0,073	47%	3.644
ADZ-CTG-ADZ	0%	18%	18%	0,278	28%	5.225	0,278	28%	5.225
ADZ-MDE-ADZ	3%	61%	63,2%	0,152	36%	4.657	0,170	35%	4.977
ADZ-PEI-ADZ	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
AXM-BOG-AXM	75%	0%	75%	0,334	24%	6.039	0,334	24%	6.039
AXM-CTG-AXM	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
AXM-MDE-AXM	0%	100%	100%	0,987	0%	9.934	0,987	0%	9.934
BAQ-BOG-BAQ	66%	6%	72,1%	0,194	32%	5.141	0,273	28%	5.978
BAQ-CLO-BAQ	71%	2%	72,4%	0,253	29%	5.705	0,276	27%	5.966
BAQ-MDE-BAQ	32%	21%	52,3%	0,051	46%	3.279	0,154	45%	4.584
BGA-BOG-BGA	64%	8%	71,2%	0,172	34%	4.934	0,262	29%	5.896
BGA-CLO-BGA	95%	0%	95%	0,826	5%	9.121	0,826	5%	9.121
BGA-CTG-BGA	55%	41%	95,8%	0,156	43%	4.706	0,840	4%	9.192
BGA-MDE-BGA	36%	26%	62,5%	0,078	50%	3.388	0,200	37%	5.294
BGA-SMR-BGA	90%	10%	100,0%	0,649	10%	8.195	1,000	0%	10.000
BOG-CLO-BOG	53%	6%	58,3%	0,114	41%	3.890	0,145	38%	4.488
BOG-CTG-BOG	44%	20%	63,8%	0,064	43%	2.973	0,194	33%	4.722
BOG-CUC-BOG	63%	16%	79,0%	0,203	32%	4.652	0,380	21%	6.680
BOG-CZU-BOG	92%	0%	92%	0,723	8%	8.583	0,723	8%	8.583
BOG-EJA-BOG	77%	0%	77%	0,343	23%	6.447	0,343	23%	6.447
BOG-EYP-BOG	24%	0%	24%	0,149	36%	4.216	0,149	36%	4.216
BOG-FLA-BOG	37%	0%	37%	0,094	48%	3.358	0,094	48%	3.358
BOG-IBE-BOG	100%	0%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página:71 de 194



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

BOG-LET-BOG	31%	27%	58,7%	0,087	46%	3.435	0,201	41%	5.152
BOG-MDE-BOG	44%	18%	62,2%	0,055	43%	3.009	0,170	34%	4.591
BOG-MTR-BOG	57%	12%	69,3%	0,121	38%	4.383	0,243	31%	5.746
BOG-NVA-BOG	45%	0%	45%	0,087	45%	3.535	0,087	45%	3.535
BOG-PEI-BOG	68%	14%	82,2%	0,277	28%	5.134	0,450	18%	7.063
BOG-PPN-BOG	60%	0%	60%	0,200	40%	5.215	0,200	40%	5.215
BOG-PSO-BOG	80%	0%	80%	0,395	20%	6.772	0,395	20%	6.772
BOG-RCH-BOG	62%	38%	100,0%	0,201	38%	5.267	1,000	0%	10.000
BOG-SMR-BOG	42%	21%	63,3%	0,065	43%	2.788	0,201	32%	4.563
BOG-VUP-BOG	80%	0%	80%	0,400	20%	6.803	0,400	20%	6.803
BOG-VVC-BOG	100%	0%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
CLO-CTG-CLO	26%	29%	55,7%	0,045	48%	2.845	0,125	41%	4.395
CLO-CUC-CLO	53%	40%	93,1%	0,131	44%	4.473	0,748	7%	8.718
CLO-MDE-CLO	37%	21%	58,0%	0,043	49%	3.060	0,134	39%	4.618
CLO-MTR-CLO	0%	19%	19%	0,425	19%	6.949	0,425	19%	6.949
CLO-PSO-CLO	55%	0%	55%	0,148	38%	4.027	0,148	38%	4.027
CLO-RCH-CLO	92%	8%	100,0%	0,701	8%	8.470	1,000	0%	10.000
CLO-SMR-CLO	27%	41%	68,3%	0,045	45%	2.986	0,246	29%	5.222
CTG-CUC-CTG	0%	99%	99%	0,951	1%	9.753	0,951	1%	9.753
CTG-MDE-CTG	22%	44%	66,1%	0,075	43%	3.052	0,223	30%	4.978
CTG-NVA-CTG	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
CTG-PEI-CTG	25%	51%	76,7%	0,091	40%	3.622	0,363	22%	6.229
CTG-PSO-CTG	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
CTG-VVC-CTG	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
CUC-MDE-CUC	5%	57%	62,3%	0,141	40%	4.587	0,188	37%	5.184
MDE-MTR-MDE	21%	47%	67,1%	0,067	43%	3.365	0,208	31%	5.275
MDE-PEI-MDE	1%	57%	57,3%	0,144	41%	4.644	0,148	41%	4.730
MDE-PSO-MDE	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
MDE-RCH-MDE	45%	55%	100,0%	0,215	45%	5.041	1,000	0%	10.000
MDE-SMR-MDE	20%	45%	65,2%	0,081	42%	3.089	0,218	31%	4.888
MDE-VUP-MDE	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
MDE-VVC-MDE	0%	100%	100%	1,000	0%	10.000	1,000	0%	10.000
PEI-SMR-PEI	25%	56%	81,2%	0,131	38%	4.110	0,426	19%	6.952

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Tráfico por Equipo

La tabla muestra, con corte 31 de diciembre de 2022, que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** participan en 59 rutas del mercado doméstico. Debe resaltarse que aun cuando el mercado doméstico está constituido por cerca de 126 rutas, las 59 rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** corresponden al 93,7% del total de pasajeros movilizados en el mercado doméstico colombiano.

De las 59 rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, el ente integrado tendría la siguiente participación:

1. 100% en 17 rutas. En cuatro de estas, este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

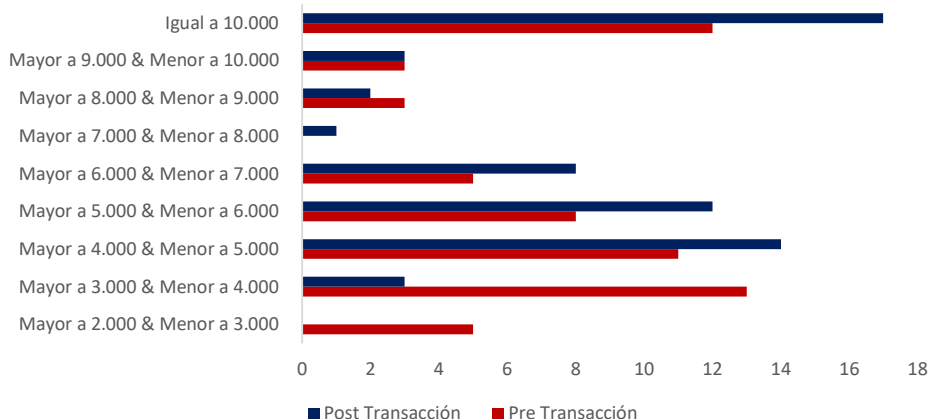
2. Participación mayor a 90% y menor a 100% en 5 rutas. En dos de ellas este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.
3. Participación mayor a 80% y menor a 90% en 4 rutas. En dos de ellas este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.
4. Participación mayor a 70% y menor a 80% en 7 rutas. En cinco de ellas este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.
5. Participación mayor a 60% y menor a 70% en 13 rutas. En doce de ellas este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.
6. Participación mayor a 50% y menor a 60% en 7 rutas. En seis de ellas este porcentaje de participación es resultado directo de la integración.
7. Participación mayor a 40% y menor a 50% en 2 rutas. En ninguno de los casos se ve afectada por la integración
8. Participación menor a 40% en 5 rutas. En ninguno de los casos se ve afectada por la integración

Sobre lo anterior es importante dividir el análisis en 2 grupos de rutas. Sobre los efectos en rutas con participación coincidente y los efectos en las rutas sin participación coincidente.

Sobre el primer grupo debe resaltarse que de las 29 rutas *round trip* en las que participan de manera coincidente las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, los efectos principales de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se pueden resumir en que en todas y cada una de ellas el ente integrado ostentaría más del 52,3% de participación de mercado, su cuota de mercado superaría el índice Stenbacka (con dominancia en esos mercados) y los índices de concentración se aumentarían.

A manera de resumen, la siguiente gráfica muestra el impacto de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en relación con la distribución del IHH de las rutas estudiadas:

Gráfica No. 2- Distribución del número de rutas por rango de concentración IHH



Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Tráfico por Equipo



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

La grafica muestra como el IHH de las rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en un escenario posterior a la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se distribuye hacia niveles más altos de concentración.

Por otra parte, en lo que respecta a las rutas en las que no hay participación coincidente, pese a que por obvias razones no hay impacto sobre los indicadores analizados, sí existe un impacto en la competencia potencial y en la expectativa de un aumento en la competencia y en las alternativas al consumidor como resultado de la pérdida de independencia de **VIVA AIR** sin tener en cuenta la competencia potencial derivada de las rutas indirectas, así como un posible impacto que se explicará más adelante sobre la utilización de la infraestructura portuaria del Aeropuerto El Dorado.

En conclusión, se observa que la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** generaría una distorsión a la estructura competitiva del mercado con efectos significativos tanto en el mercado general de transporte doméstico de pasajeros como en cada una de las rutas con participación coincidente por parte de la **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

5.5.3. AUMENTO EN LA CONCENTRACIÓN EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS COINCIDENTES.

Por sus características, el mercado internacional de transporte aéreo presenta una concentración menor que el mercado doméstico dado que los operadores nacionales compiten con compañías extranjeras en el marco de acuerdos bilaterales de servicios aéreos suscritos entre Colombia y otros países. Esto ha permitido que durante la última década el mercado de transporte aéreo internacional colombiano tenga niveles de concentración moderados, reflejando una evolución positiva en términos de competencia. Si bien el índice de concentración tuvo un aumento durante lo corrido del 2022, mantiene un nivel bajo con respecto al mercado doméstico.

En efecto, como se puede ver en el siguiente cuadro las participaciones de mercado, y los índices de concentración (IHH), dominancia (STENBACKA) y asimetría (KWOKA) han demostrado una mejora sostenida durante los últimos 10 años:

Tabla No. 19 - Participación de mercado de transporte aéreo internacional regular de pasajeros

Empresa	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022
Avianca	47,4%	47,2%	47,7%	45,7%	45,3%	44,1%	43,1%	44,6%	42,0%	34,6%	22,5%	31,3%
Copa	2,8%	1,7%	2,4%	1,6%	1,4%	1,7%	1,8%	1,9%	1,6%	4,4%	15,7%	13,3%
American	6,2%	6,3%	5,6%	5,5%	5,2%	4,5%	5,1%	5,3%	5,7%	8,7%	17,2%	9,4%
Wingo	12,5%	15,5%	14,2%	15,2%	13,7%	14,1%	14,3%	14,5%	14,5%	14,6%	7,8%	7,9%
Spirit	3,5%	3,4%	3,0%	2,9%	2,6%	2,5%	2,4%	2,5%	4,1%	6,2%	9,7%	7,2%
Viva Air	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	2,3%	2,8%	2,0%	1,5%	2,0%	2,8%	4,5%	5,2%
latam	7,4%	6,5%	7,2%	8,3%	8,4%	8,3%	9,0%	7,9%	6,7%	6,2%	3,6%	4,7%
Iberia	4,5%	3,7%	2,4%	2,2%	2,2%	2,2%	2,4%	2,3%	2,6%	2,2%	1,8%	2,9%
AeroMexico	1,1%	1,1%	1,3%	1,5%	1,8%	2,0%	2,6%	2,7%	2,7%	3,1%	3,1%	2,1%
Otros	14,7%	14,6%	16,2%	16,5%	17,1%	17,8%	17,3%	16,7%	18,1%	17,3%	14,1%	16,2%
IHH	2.564	2.603	2.617	2.469	2.396	2.291	2.222	2.344	2.122	1.642	1.281	1.439
KWOKA	0,125	0,109	0,118	0,099	0,104	0,095	0,088	0,096	0,082	0,045	0,008	0,034
STENBACKA	39,6%	40,1%	39,6%	40,7%	40,7%	41,3%	41,7%	41,1%	42,3%	45,1%	48,9%	41,0%



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Origen-Destino

En caso de aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** el nivel de concentración aumentaría a un IHH de 1.764, lo que mantendría una concentración moderada dado que la operación internacional de **VIVA** corresponde tan solo al 5,2% del mercado, lo que implica que de manera general en el mercado internacional el impacto no sería significativo.

Sin embargo, al hacer un ejercicio por mercados relevantes siguiendo la metodología **O&D** por pares de ciudades, *round trip*, la **AEROCIVIL** considera que se pueden configurar efectos similares a los descritos en el mercado doméstico en particular en las rutas que operan de manera paralela que se analizan en la siguiente tabla:

Tabla No. 20 - Índices de concentración (IHH), asimetría (KWOKA) y dominancia (STENBACKA) y participación de mercado de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en rutas internacionales coincidentes.

Rutas	Participación			Indicadores pre transacción			Indicadores post Integración		
	AVIANCA	VIVA	E. Integrado	Kwoka	Stenbacka	IHH	Kwoka	Stenbacka	IHH
BOG-EZE-BOG	80%	13%	93%	0,458	18,8%	6.635	0,751	6,8%	8.730
BOG-LIM-BOG	34%	24%	59%	0,046	50,0%	3.011	0,140	38,7%	4.688
BOG-MEX-BOG	38%	7%	46%	0,041	46,3%	2.512	0,065	43,2%	3.076
MDE-CUN-MDE	30%	51%	81%	0,092	41,2%	3.855	0,421	19,0%	6.893
MDE-MCO-MDE	12%	11%	24%	0,425	21,5%	6.128	0,336	23,5%	6.404
MDE-MEX-MDE	16%	46%	62%	0,064	45,1%	3.571	0,172	36,5%	5.038
MDE-MIA-MDE	11%	18%	29%	0,142	37,3%	3.597	0,103	40,0%	3.996
MDE-PUJ-MDE	35%	37%	72%	0,084	49,3%	3.377	0,271	28,1%	5.962

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil - Base de Datos de Tráfico por Equipo

Ahora, en adición al deterioro en los índices de asimetría, concentración y dominancia sobre los mercados internacionales, que se reflejan en la tabla anterior, se debe manifestar lo siguiente:

En lo que respecta a la ruta que conecta a Bogotá (BOG) con Buenos Aires (EZE), en el mercado de Argentina existe una fuerte barrera de entrada debido a la restricción de capacidad que se encuentra limitada a 35 frecuencias, de las cuales el ente integrado quedaría con 28 frecuencias de las cuales utiliza 21 en dicha ruta.

Mientras que en lo que respecta las rutas que conectan a Bogotá (BOG) con Lima (LIM) y Ciudad de México (MEX) y las que conectan Rionegro (MDE) con Ciudad de México (MEX) y Cancún (CUN) generan preocupación porque son mercados en las que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ejercen presión competitiva para su contraparte, pues **VIVA** tiene una participación del 24%, 7%, 46% y 16,8%, respetivamente. Por su parte, **AVIANCA** tiene una participación de 34%, 38%, 16% y 30% respectivamente. Por lo tanto, en los anteriores mercados la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** consolida una participación de mercado superior al 50% y mayor al índice Stenbacka. En lo que respecta a la ruta que



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

conecta a Rionegro (MDE) con Punta Cana (PUJ) la transacción generaría un mayor aumento significativo de la concentración.

Sin embargo, se debe aclarar que, para el caso de las rutas a Cancún, Punta Cana y Ciudad de México existen sustitutos que podrían hacer presión competitiva a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con rutas indirectas, además de la ausencia de barreras de entrada regulatorias como ocurre con el caso de las rutas a Argentina. Adicionalmente, para el caso particular, las rutas que conectan Medellín con Punta y Ciudad México no existen restricciones de entrada relacionadas con la infraestructura aeroportuaria ante la ausencia de un sistema de asignación de slots en esta terminal¹²².

Respecto de las rutas que conectan a Colombia con Estados Unidos en las que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** participan se debe indicar que para la Dirección no se genera particular no generan preocupación en la medida que el instrumento bilateral con este país prevé un alto grado de liberalización y una fuerte presencia de compañías americanas, la transacción no impacta de manera significativa la competencia en dicho mercado¹²³.

En este sentido, al igual que ocurre con el mercado de transporte doméstico, el efecto de la concentración en estas rutas se podría ver morigerado ante la entrada de nuevos agentes de mercado o la atención de estas por los agentes ya establecidos. Los problemas principales de esta concentración estarían atados como en todas las rutas que pasan por Bogotá al acceso a la infraestructura portuaria del Aeropuerto el Dorado, principal aeropuerto internacional del país, cuyo acceso se encuentra limitado por la política de asignación de slots de llegadas y salidas.

Como lo reconoció la Comisión Europea en el caso de la integración **LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS**¹²⁴, uno de los problemas principales en materia de capacidad para competir de las aerolíneas está concentrado en la utilización de slots:

La falta de acceso a las franjas horarias es una barrera a la capacidad para competir de una compañía aérea para competir por pasajeros entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino. (...) La ocupación de franjas horarias de una línea aérea en un aeropuerto proporciona una medida de la capacidad de competir en el mercado del transporte aéreo desde o hacia un determinado aeropuerto.

Por último, en lo referente al mercado de transporte aéreo internacional, en el caso de las operaciones entre Colombia y Argentina, existe una barrera regulatoria que limita el libre acceso a este mercado, y el índice de concentración derivado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** podría tener efectos más nocivos para este por dos razones. Primero, el instrumento bilateral que regula las relaciones aerocomerciales entre los dos países prevé

¹²² En el caso de México y Perú rige libertad entre territorios o libertades de aires, elemento que ha reconocido la OCDE que genera liberalización del mercado y por ende permiten la entrada y salida libre, sin embargo se reconoce que lo que si puede limitar la actividad es la capacidad de los aeropuertos. “Domestic deregulation has removed barriers to entry and exit and control on fares and services in several but not all OECD countries. At the international level, however, air travel is regulated through a web of bilateral agreements, which can significantly restrict entry, and the level of services provided. A few countries have negotiated open skies agreements which don restrict entry or services. Even such “open skies” agreements do not typically permit entry from foreign (third country) airlines or allow cabotage. There remains room for significant further liberalization of international air services. In addition, even in those countries which allow unrestricted new entry, capacity constraints at many airports limit the ability of new airlines to establishes services. OECD. Airlines Merger and Alliances 1999.

¹²³ Acuerdo de Transporte Aéreo de 2011 celebrado entre Colombia y Estados Unidos.

¹²⁴ https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8633_2370_3.pdf



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

control de capacidad, toda vez que contempla 35 frecuencias para asignar a los operadores de ambas partes. Segundo, en el caso particular las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son titulares de 14 frecuencias cada una y **WINGO** tiene adjudicadas los 7 restantes. En este sentido, en caso de aprobar la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, el mismo holding tendría a su disposición 28 de las 35 frecuencias, constituyéndose en un efecto negativo derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

5.5.4. CONCLUSIONES DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LA APROBACIÓN DE INTEGRACIÓN EMPRESARIAL.

Esta Dirección identificó los siguientes efectos derivados de la aprobación de la operación de **INTEGRACIÓN DE OPERACIÓN**:

- Alta concentración de slots en el Aeropuerto El Dorado situación que impacta la entrada y crecimiento de los competidores en el mercado de transporte doméstico e internacional.
- Aumento significativo de los índices de concentración, asimetría y dominancia en el mercado de transporte doméstico de pasajeros.
- Aumento en la concentración en el transporte aéreo internacional de pasajeros.

5.6. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS.

Si bien la excepción de empresa en crisis no cuenta con expreso reconocimiento en nuestro ordenamiento jurídico, esta figura ha sido evaluada y aplicada por la Superintendencia de Industria y Comercio¹²⁵ dentro del análisis de operaciones de integración. En otras jurisdicciones la excepción de empresa en crisis es reconocida tanto en las legislaciones de competencia, como en las guías para la evaluación de operaciones de concentración horizontales¹²⁶. En definitiva, "la excepción de la empresa en crisis" tiene reconocimiento en la práctica y evaluación de operaciones de integración que cumplen con un conjunto de condiciones que hacen necesario un estudio por la autoridad de competencia, entre otras consideraciones, sobre si se permite llevar a cabo una operación de concentración empresarial, que en condiciones normales sería objetada como consecuencia de los posibles efectos adversos para la competencia, debido a la crítica situación financiera de la compañía que está siendo adquirida.

Así, en seguida se expondrá la valoración de la solicitud de reconocimiento de la excepción de empresa en crisis para efectos de la evaluación de la integración propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en el siguiente orden: (i) Antecedentes de la evaluación de la excepción de empresa en crisis por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio; (ii) Consideraciones de la **AEROCIVIL** frente a la aplicación de la excepción de empresa en crisis a la operación de integración.

5.6.1 ANTECEDENTES DE LA EVALUACIÓN DE LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS POR PARTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Conforme la normatividad vigente, la Superintendencia de Industria y Comercio, la Superintendencia Financiera de Colombia y la **AEROCIVIL** son las autoridades competentes para analizar y decidir una integración empresarial que, a la luz de lo previsto en la Ley 1340 de 2009, deba ser informada de manera previa a que se materialicen los efectos de mercado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

¹²⁵ Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución 33268 del 14 de diciembre de 2005, Resolución 33268 del 14 de diciembre de 2005, Resolución 90622 del 23 de noviembre de 2015.

¹²⁶ Caso International Shoe Co. V. FTC (1930), Caso Citizen Publishing Co. v. United States (1969).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

En este contexto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, la autoridad de competencia deberá objetar una operación de integración cuando encuentre que la misma tiende a producir una indebida restricción a la libre competencia, salvo que se impongan condiciones u obligaciones idóneas que aseguren la preservación efectiva de la competencia.

De otro lado, el legislador previó que la autoridad de competencia podrá no objetar una integración empresarial con sustento en la aplicación de la excepción de eficiencia. Esto, siempre y cuando los interesados demuestren el cumplimiento de la misma en los términos del artículo 51 del Decreto 2153 de 1992, modificado por el artículo 12 de la Ley 1340 de 2009.

Ahora bien, a diferencia de la excepción de eficiencia, la excepción de empresa en crisis no fue prevista por el legislador de forma expresa, sin embargo, esta excepción ha sido considerada en nuestro país por la Superintendencia de Industria y Comercio en asuntos donde las intervinientes lo solicitaron con el fin de obtener su reconocimiento para efectos de la aprobación de una operación de integración¹²⁷. Entre los asuntos que la Superintendencia de Industria y Comercio ha evaluado la excepción de empresa en crisis se encuentran:

- **Resolución 33268 del 14 de diciembre de 2005:** Una de las primeras aproximaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio a la excepción de empresa en crisis tuvo lugar con la expedición de la Resolución 33268 del 14 de diciembre de 2005, en la cual condicionó la operación de integración entre **Editorial Televisa Colombia S.A., Editora Cinco Cultural S.A. y Editora Cinco Recreativa S.A.**

En aquella oportunidad, en atención al argumento referente a que una de las partes se encontraba en una situación financiera precaria, la Superintendencia se pronunció en los siguientes términos:

*“Las intervinientes expresan que **EDITORA CINCO** está en una precaria situación económica, que la hace inviable financieramente al punto que se encuentra ante un inminente cierre de operaciones en el país. Sobre esa base, las intervinientes sostienen que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** evitaría la desaparición de 81 títulos.*

*Aunque esta Entidad no desconoce la situación financiera de **EDITORA CINCO**, cabe señalar que la misma requiere de un análisis exhaustivo a partir del cual se determine que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se constituye en el único medio posible para evitar la salida del mercado de la empresa en problemas. Sin embargo, esta situación no fue demostrada por las intervinientes. En tal sentido, no debe olvidarse que la carga de la prueba, como lo ha sostenido reiteradamente la Superintendencia, le corresponde a los que alegan una determinada conducta, es decir, en el caso en cuestión, a las intervinientes”¹²⁸. (Énfasis propio).*

En esta primera aproximación a la excepción de empresa en crisis, la **Superintendencia de Industria y Comercio** determinó lo siguiente: (i) que la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** debe constituirse en el único medio posible para evitar la salida del

¹²⁷ Ver entre otros “LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS”, cuyo autor es Carlos Ignacio Arboleda Suárez se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://centrocedec.files.wordpress.com/2020/01/la-excepciocc81n.pdf>

¹²⁸ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 33268 del 14 de diciembre de 2005, página 19.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

mercado de la empresa en crisis, y (ii) que las intervinientes tienen la carga de probar aquella circunstancia.

- **Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006:** Al año siguiente, por medio de la Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, la **Superintendencia de Industria y Comercio** estudió la aplicación de la excepción de empresa en crisis en la integración empresarial proyectada entre el **Grupo Argos, Cementos Andino S.A. y Concrecem S.A.** Lo anterior, toda vez que las intervinientes argumentaron que la objeción de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** representaba un problema para la competencia, ya que, de manera irremediable y por resultar inviable, una de las empresas solicitantes desaparecería del mercado.

En esta oportunidad, la **Superintendencia de Industria y Comercio** se pronunció respecto de la excepción de empresa en crisis en los siguientes términos:

“Para abordar el problema debe anotarse, en primer lugar, como se expuso en líneas anteriores, que la integración en estudio si tiende a restringir indebidamente la competencia (...)

Sin embargo, si se demuestra de manera inequívoca que – de no concretarse la integración – una de las sociedades intervinientes, en demostrada crisis financiera, desaparecería del mercado y que esa circunstancia, también de manera irrefragable, generaría restricciones en el mercado iguales o superiores a las que se ocasionarían con la integración, resulta forzoso concluir que la decisión de objetar la integración no sería razonable a los fines de la norma constitucional, es decir que sería una decisión injustificada.

*Así pues, la entidad de competencia podrá prevenir la salida del mercado de una empresa no viable, autorizando la operación de integración que se constituye en su única salvación posible, siempre que se demuestre que los efectos restrictivos del mercado serían iguales o peores en caso de negarse la integración (...)*¹²⁹. (Énfasis propio).

Recogiendo lo establecido en la **Resolución 33268 del 14 de diciembre de 2005**, la **Superintendencia de Industria y Comercio** señaló que la situación de “empresa en crisis” debe estar debidamente demostrada, lo que significa que la carga de la prueba recae en las intervinientes de la operación, quienes son las que alegan dicha circunstancia (situación de “empresa en crisis”).

En lo que se refiere a las condiciones que deben acreditarse para que el argumento de “empresa en crisis” prospere, la **Superintendencia de Industria y Comercio** determinó que las intervinientes deben acreditar de manera conjunta y no excluyente las siguientes tres condiciones:

“1) La empresa supuestamente en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo: esta condición hace relación, específicamente, a la demostración que la salida de la compañía del mercado es inminente en un periodo breve de tiempo, generalmente inferior a un año. La salida del mercado puede ser demostrada, entre otras razones, por la ausencia de capital de trabajo, la mínima posibilidad de generar ganancias, los planes para cerrar plantas, deudas en exceso y el no servicio de la deuda.

¹²⁹ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, página 38.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

2) No existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo: dentro de esta condición se incluye la inexistencia de alguna otra posibilidad de compra por parte de un tercero que sea menos perjudicial para la competencia que la operación de integración informada.

3) El daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis: bajo este aspecto se analiza, entre otros elementos, la competencia en el mercado en un escenario de salida de los activos del mercado de la empresa en crisis y comparándola con lo que sucedería en caso de llevarse a cabo la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, de tal forma que se concluya que el perjuicio para la competencia resulte menor de llevarse a cabo la operación, que si la misma es objetada¹³⁰.

En línea con lo anterior, específicamente en lo relacionado con la acreditación conjunta y no excluyente de las tres condiciones, la referida Autoridad indicó que “(…) cualquier incumplimiento o alternativa previsible a cualquiera de tales condiciones, conduce a la no aceptación del argumento de defensa de “empresa en crisis”¹³¹. (Énfasis propio).

Ahora bien, en lo que se refiere al estándar de prueba de cada una de las tres condiciones, se pone de presente que, aunque la **Superintendencia de Industria y Comercio** señaló que el desarrollo de cada una dependerá de las características de cada operación, el mercado y las intervinientes, en esta Resolución presentó algunos elementos respecto de las pruebas que pueden llegar a acreditarlas. Esto, teniendo siempre en cuenta que la acreditación de cada condición dependerá de las particularidades del mercado relevante y de las intervinientes en la operación.

En el particular, en lo que se refiere a la acreditación de la primera condición, la **Superintendencia de Industria y Comercio** lo tuvo por acreditado, aunque manifestó que existían dudas respecto de los supuestos sobre los cuales se realizaban las proyecciones financieras.

En cuanto a la acreditación de la segunda condición, que exige que la empresa en crisis no posea alguna otra alternativa alcanzable para lograr su recuperación, la **SIC** puso de presente que las intervinientes allegaron documentos que daban cuenta de que habían “(…) realizado invitaciones de procesos de enajenación a múltiples inversionistas estratégicos y competidores nacionales distintos a ARGOS, sin que hayan recibido alguna respuesta positiva”¹³². (Énfasis propio).

Por lo anterior, la **Superintendencia de Industria y Comercio** concluyó lo siguiente: “(…) se evidencia que no existe otro interesado en llevar a cabo las inversiones y asumir la puesta en marcha y operación de ANDINO y CONCRECEM, y que la búsqueda de fuentes de financiación y oferta a distintas empresas ha sido infructuosa”¹³³.

En cuanto a la acreditación de la tercera condición, la **Superintendencia de Industria y Comercio** analizó si el daño a la estructura competitiva sería similar al generado de objetarse la operación, determinando que, en ese caso específico, estaba acreditada

¹³⁰ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, página 39.

¹³¹ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, página 39.

¹³² Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, página 42.

¹³³ Ibidem.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

aquella condición bajo el entendido que los mercados afectados presentaban una concentración alta aun en un escenario previo a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Una vez analizadas las 3 condiciones, la **Superintendencia de Industria y Comercio** señaló que la aplicación de la excepción de empresa en crisis no es incompatible con la imposición de condicionamientos por lo siguiente:

*“Si bien se concluye que el perjuicio para la competencia en el mercado es menor a través de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** que sin ella, ello no hace que se eliminen las preocupaciones en materia de competencia, razón por la cual se encuentra previsible el cumplimiento de condicionamientos por parte de las intervinientes”¹³⁴.*

En esta segunda aproximación a la excepción de empresa en crisis, la **Superintendencia de Industria y Comercio** determinó lo siguiente: (i) que la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** debe ser la única salvación posible; (ii) que las intervinientes tienen la carga de probar la situación de “empresa en crisis”; (iii) que la situación de “empresa en crisis” se acredita con el cumplimiento conjunto y no excluyente de 3 condiciones; (iv) que ante el incumplimiento de alguna de las condiciones o la existencia de una alternativa previsible a cualquiera de las condiciones, la situación de “empresa en crisis” no debe ser aceptada; y (v) que la acreditación y aceptación de la excepción de empresa en crisis no es incompatible con la imposición de condicionamientos.

- **Resolución 90622 del 23 de noviembre de 2015:** Con posterioridad decisión por medio de la Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, la **Superintendencia de Industria y Comercio** evaluó nuevamente la excepción de empresa en crisis en el año 2015 cuando fue invocada por las intervinientes en la integración empresarial entre **Aviacom S.A.S. y Organización Terpel S.A.**

En aquel caso, aunque en principio la **Superintendencia de Industria y Comercio** objetó la integración en la **Resolución No. 52117 de 25 de agosto de 2015**, por medio de la **Resolución 90622 del 23 de noviembre de 2015** resolvió el recurso de reposición presentado por las intervinientes, autorizando la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Lo anterior, toda vez que la referida Autoridad encontró probado el cumplimiento de las tres condiciones de la excepción de empresa en crisis.

En esta decisión, la **Superintendencia de Industria y Comercio** indicó que la aplicación de esta excepción depende de las condiciones particulares de cada caso en concreto, pues “(...) consiste en la situación en la cual la autoridad de competencia permite llevar a cabo una operación de concentración empresarial, que en condiciones normales sería objetada como consecuencia de los posibles efectos adversos para la competencia, debido a la crítica situación financiera de la compañía que está siendo adquirida”¹³⁵.

Del mismo modo, la **Superintendencia de Industria y Comercio** reiteró que las 3 condiciones que se deben cumplir para aplicar el argumento de empresa en crisis corresponden a las reseñadas en la **Resolución No. 13544 de 2006**; condiciones que, en todo caso, deben estar plenamente demostradas en el expediente y deben obedecer a las condiciones específicas y particulares de los mercados y de las empresas intervinientes en la operación objeto de análisis.

¹³⁴ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 13544 del 26 de mayo de 2006, página 43.

¹³⁵ Superintendencia de Industria y Comercio, Resolución No. 90622 del 23 de noviembre de 2015, página 12.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Para ese caso específico y antes de analizar el cumplimiento de las tres condiciones, la **SIC** puso de presente que la sociedad en crisis se encontraba en causal de disolución conforme los estados financieros emitidos con corte al 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud de preevaluación. Lo anterior, le permitió evidenciar a la **SIC** que la situación de insolvencia de la compañía en crisis (Aviacom) no era reciente, sino que venía de tiempo atrás.

En lo que se refiere a la acreditación de la primera condición, la **Superintendencia de Industria y Comercio** determinó que, en ese caso específico, el informe de gestión y la cartera de difícil cobro que tenía Aviacom, entre otras pruebas, daban cuenta de la situación de insolvencia que afrontaba la empresa y que la misma no era reciente.

En cuanto a la segunda condición, la **SIC** concluyó que, si bien en el pasado los socios habían tenido que inyectar capital adicional, ya no estaban en capacidad de realizar una nueva inversión para superar la situación financiera de Aviacom. Además, en la actuación se acreditó que Aviacom había contemplado varias alternativas antes de ofrecer la empresa a Terpel; alternativas que incluyeron barajar propuestas a los accionistas mayoritarios de los otros competidores.

En lo que respecta a la acreditación de la tercera condición, la **Superintendencia de Industria y Comercio** concluyó que, de no aprobarse la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, los niveles de concentración en los mercados relevantes definidos aumentarían.

Obsérvese entonces cómo en esta decisión de la **Superintendencia de Industria y Comercio**, que corresponde al pronunciamiento más reciente respecto de la excepción de empresa en crisis, la referida Autoridad reafirmó sus anteriores pronunciamientos, en especial los referentes a que: (i) la excepción de empresa en crisis es una excepción y sólo resulta aplicable en determinados casos; (ii) la excepción de empresa en crisis se acredita con el cumplimiento conjunto y no excluyente de tres condiciones; (iii) las intervinientes tienen la carga de probar plenamente el cumplimiento de las tres condiciones de la excepción de empresa en crisis; y (iv) ante el incumplimiento de alguna de las condiciones o la existencia de una alternativa previsible a cualquiera de las condiciones, la excepción de empresa en crisis no debe ser avalada.

En conclusión, de acuerdo con los pronunciamientos de la **Superintendencia de Industria y Comercio**, la excepción de empresa en crisis corresponde a una excepción, como su nombre bien lo indica, lo que implica no sólo que las intervinientes que solicitan su aplicación deben acreditar plenamente el cumplimiento de sus tres condiciones, sino que, ante el incumplimiento de alguno de ellos o la existencia de alguna alternativa previsible a cualquiera de tales condiciones, la excepción deberá ser rechazada.

5.6.2 CONSIDERACIONES DE LA AEROCIVIL FRENTE A LA APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN DE EMPRESA EN CRISIS A LA OPERACIÓN PROYECTADA

Una vez estudiado el tratamiento que se ha dado en Colombia a la excepción de la empresa en crisis, lo que corresponde ahora es efectuar unas precisiones respecto de cómo la **AEROCIVIL** analizará la procedencia de la aplicación de la mencionada excepción en el caso que nos ocupa.

5.6.2.1 La carga de la prueba de quien invoca la excepción de empresa en crisis

La autoridad de competencia, al evaluar una operación de integración tiene el deber de salvaguardar que dicha operación no genere una restricción indebida a la competencia, en



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

especial, para garantizar la libre participación de las empresas en el mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica.

Atendiendo a la naturaleza de los procedimientos de integración, fruto del desarrollo de la iniciativa privada, corresponde a las empresas intervinientes en la operación proyectada la carga de aportar las evidencias que demuestren que la transacción que someten a autorización no disminuye la competencia del sector. Lo anterior, toda vez que, tal y como se indicó anteriormente, la normativa aplicable establece que la autoridad de competencia deberá objetar una operación de integración cuando encuentre que la misma tiende a producir una indebida restricción a la libre competencia.

Por lo tanto, en los casos en los que el daño a la libre competencia es evidente, corresponderá a los interesados en la integración, demostrar, los efectos procompetitivos de la transacción, el balance positivo de las eficiencias o, bajo los criterios de la excepción de empresa en crisis, demostrar, (i) que la empresa en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo; (ii) que no exista otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo y; (iii) que el daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis el perjuicio para la competencia, esto es, que el perjuicio para la competencia resulte menor de llevarse a cabo la operación, que si la misma es objetada.

Esto es coherente con el principio general de que la carga de la prueba recae sobre quien alega la existencia de una situación de hecho o de derecho, tal y como está consagrada en el artículo 167 del Código General del Proceso: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”*.

Lo anterior es especialmente predicable de casos como el presente en los que se pone a consideración la aprobación de una operación de integración que, si bien en condiciones normales sería objetada como consecuencia de los marcados efectos adversos para la competencia (circunstancia que fue reconocida de manera expresa por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**), bajo las condiciones particulares del mercado y la posible salida de un agente por encontrarse en riesgo de dejar de ser una opción, puede ser un elemento de balance para una posible aprobación, o aprobación condicionada.

Así, recae sobre esta Dirección, en atención a su naturaleza técnica, la necesidad de evaluar la excepción de la empresa en crisis en el marco de las circunstancias actuales del mercado, con el fin de identificar que de ser autorizada una operación de esta naturaleza el daño que se pueda derivar a la competencia de la operación sea comparable o menor que aquel que provocaría la salida del mercado de **VIVA AIR**.

En este sentido, desde la Resolución No. 33268 del 14 de diciembre de 2005, la **Superintendencia de Industria y Comercio** señaló que la situación de “empresa en crisis” debe estar debidamente demostrada, lo que significa que la carga de la prueba recae en las intervinientes de la operación, quienes son quienes alegan dicha circunstancia excepcional. Es claro que, de no verificarse los supuestos de la excepción, en caso de que la operación tienda a producir una indebida restricción a la competencia, debe ser objetada o condicionada por la Dirección.

5.6.2.2 Sobre los criterios y estándar que se aplicarán en el presente caso

A continuación, se presentan los criterios de la excepción de empresa en crisis bajo la estructura de la evaluación que esta Dirección va a desarrollar en el presente trámite



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

administrativo. Atendiendo a los criterios utilizados por la Superintendencia de Industria y Comercio en las resoluciones No. 13544 de 2016 y No. 90622 de 2015, se ha identificado para efectos de la evaluación de la excepción de empresa en crisis, tres elementos:

- 1. La empresa supuestamente en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo:** esta condición hace relación, específicamente, a la demostración de que la salida de la compañía del mercado es inminente en un período breve de tiempo, generalmente inferior a un año. La salida del mercado puede ser demostrada, entre otras razones, por la ausencia de capital de trabajo, la mínima posibilidad de generar ganancias, los planes para cerrar plantas, deudas en exceso y el no servicio de la deuda.
- 2. No existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo** dentro de esta condición se incluye la inexistencia de alguna otra posibilidad de compra por parte de un tercero que sea menos perjudicial para la competencia que la operación de integración informada.
- 3. El daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis:** bajo este aspecto se analiza, entre otros elementos, la competencia en el mercado en un escenario de salida de los activos del mercado de la empresa en crisis y comparándola con la que sucedería en caso de llevarse a cabo la operación proyectada, de tal forma que se concluya que el perjuicio para la competencia resulte menor de llevarse a cabo la operación, que si la misma es objetada.

Con fundamento en estos criterios cumulativos, se evaluará si para la fecha **VIVA AIR** se encuentra dentro de la excepción de empresa en crisis y con ello, si se puede proceder a un estudio de los remedios que permitirían en caso dado autorizar o autorizar de forma condicionada, bien atendiendo a las propuestas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o la presentación por parte de esta Dirección de otro conjunto de remedios que atientan de mejor forma los potenciales efectos negativos que generaría dicha integración bajo la excepción de empresa en crisis.

5.6.2.3 La empresa supuestamente en crisis debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo

Antes de iniciar un recuento de las consideraciones sobre la crisis que afronta **VIVA AIR**, se precisa que el 27 de febrero del presente año, **VIVA AIR** suspendió sus actividades, hecho que, unido a la evaluación de sus finanzas, permite identificar la existencia de una crisis financiera que tiene la capacidad de concluir con la salida permanente del mercado de dicha empresa. En comunicado del 1 de marzo de 2023, **VIVA AIR** manifestó que se encuentra iniciando el procedimiento de recuperación empresarial ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable composición de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño desde el pasado 10 de febrero de 2023, hecho que permite considerar que, aún frente a la situación crítica que enfrenta la compañía, puede existir una alternativa, bien para continuar en el mercado, o bien, para cumplirle a sus acreedores. Unido a lo anterior, la Superintendencia de Transporte en Respuesta a la solicitud de la Resolución de la Aerocivil No. 00300 del 17 de febrero de 2023, al referirse a la decisión de la suspensión de las operaciones de las rutas autorizadas por parte de **VIVA AIR**, indicó que las mismas daban cuenta suficiente de una crisis administrativa.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Atendiendo a las circunstancias enunciadas de la suspensión de actividades de **VIVA AIR**, la nueva información aportada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, aquella aportada por los terceros interesados y las respuestas a los requerimientos realizados por la **AEROCIVIL**, se hace necesaria para esta Dirección una nueva valoración de todo el acervo probatorio con el fin de atender a todas las circunstancias de tiempo, modo y lugar en la que se presenta la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En especial, las circunstancias y apreciaciones anteriores a noviembre 2022, donde el mercado contaba con la participación de **VIVA AIR**, y no se acreditaba su inminente salida del mercado, hoy se supera en la medida en que el mercado ya no cuenta con este participante, pudiendo esta Dirección observar los efectos sobre el mercado y los consumidores. Esto es, las condiciones endógenas y exógenas para la época de noviembre de 2022, si bien generaban una situación financiera crítica, no se encontró acreditado un riesgo inminente de inviabilidad de la operación, fenómeno que obviamente cambia en el mes de febrero de 2023 con la materialización de la cesación de operaciones. Con independencia de las conclusiones a las que se llegue en esta Resolución, se recuerda a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** que diferentes autoridades como la **Superintendencia de Transporte** y la **Superintendencia de Industria y Comercio** adelantan diferentes indagaciones sobre otros aspectos relacionados con conductas en el mercado, bien de índole de libre competencia, de protección de los consumidores y usuarios, como otras de competencia de la **AEROCIVIL**.

Atendiendo al hecho notorio asociado a la suspensión de operaciones de **VIVA AIR**, a la nueva información aportada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, aquella aportada por la Superintendencia de Transporte y las respuestas a los requerimientos realizados por la **AEROCIVIL**, se hace necesaria para esta Dirección una nueva valoración de la viabilidad de **VIVA AIR** como agente en este mercado en un escenario de objeción.

Si bien las condiciones endógenas y exógenas para octubre de 2022 generaban dificultades financieras para **VIVA AIR**, en su momento no se encontró acreditado un riesgo de inviabilidad de la operación. Para el mes de febrero de 2023, como lo señala la Superintendencia de Transporte en Respuesta a la solicitud de la Resolución de la Aerocivil No. 00300 del 17 de febrero de 2023, **VIVA AIR**, de manera intempestiva e inconsulta el 27 de febrero de 2023, suspende la operación, dejando de manera temporal de ser una opción. Esto es, para la fecha de la presente decisión el mercado se encuentra con una opción menos para los usuarios, en comparación con las condiciones en que fue presentada la **OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN** el año anterior.

Se repite, sin perjuicio de las conclusiones a que puedan llegar diversas autoridades sobre las razones y eventual responsabilidad generada por la cancelación de operaciones, la realidad es que si bien esta se puede aún entender como temporal, la misma puede constituirse como definitiva, requiriendo así, por parte de esta Dirección, una valoración entre los potenciales efectos de la salida del mercado de **VIVA AIR**, del daño a la competencia que produciría la integración y la disponibilidad de remedios que eventualmente pueden ser utilizados para garantizar la competencia y el bienestar de los usuarios, así como la continuidad de la prestación de los servicios de transporte.

Así, un análisis en conjunto de las diferentes pruebas allegadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** permite concluir que los indicadores financieros de **VIVA AIR** son críticos y que los mismos, se han visto afectados como consecuencia de varios factores, entre ellos, como lo mencionaron dichos agentes, las fluctuaciones de tres variables macroeconómicas que han impactado al mercado aeronáutico en general, entre ellas (i) el incremento en el precio internacional del petróleo y (ii) la devaluación del peso colombiano.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Lo anterior, generó que, desde el mes de junio del año 2022, **VIVA AIR** se encontrara en una situación en la cual no contaba con los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones financieras. Específicamente, su flujo de efectivo presentaba una tendencia decreciente, aunque no crítica.

Esta situación fue constatada por la **AEROCIVIL**, tal y como consta en el Acta de la inspección financiera y administrativa realizada a **VIVA AIR** los días 30 y 31 de agosto de 2022 y 1 de septiembre de 2022, en la que se concluyó, entre otras, lo siguiente:

“8. La sociedad demuestra un buen comportamiento de la cartera y de las cuentas por pagar las cuales se están cancelando oportunamente de acuerdo con el vencimiento de la obligación, presenta un buen comportamiento de pago y una buena gestión en el óptimo movimiento del flujo de caja. No obstante, presenta incumplimientos financieros de las obligaciones derivadas de los contratos de arrendamiento de aeronaves, activos fundamentales para el desarrollo de su objeto social”¹³⁶.

Así, la **AEROCIVIL** constató que, tal y como lo informaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, **VIVA AIR** presentaba tanto indicadores de rentabilidad negativos, como indicadores de liquidez negativos que podían poner en riesgo el cumplimiento oportuno de sus obligaciones financieras en el corto plazo.

[REDACTED]

El 23 de noviembre de 2022, Deloitte Asesores y Consultores Ltda. (en adelante **DELOITTE**), en calidad de perito, presentó concepto financiero independiente elaborado para **VIVA AIR** respecto de la viabilidad financiera de dicha compañía. Para este efecto **DELOITTE** realizó: (i) revisión de la información contable y financiera de **VIVA AIR**; (ii) Revisión de los principales contratos de deuda de **VIVA AIR** y; (iii) Revisión de las proyecciones financieras de **VIVA AIR**.

Para el efecto de determinar la viabilidad financiera de **VIVA AIR**, **DELOITTE** analizó el comportamiento histórico y esperado del flujo de caja operativo¹³⁸ y flujo de caja después de servicios de la deuda¹³⁹ de **VIVA AIR** a través del método directo. El objetivo del estudio, como lo describe **DELOITTE**, se limita a:

[REDACTED]

El estudio de **DELOITTE** respecto de la viabilidad financiera de **VIVA AIR**, indica que:

¹³⁶ Folio 28 del PDF contenido en el consecutivo 84 del Expediente Privado Viva.

¹³⁷ Por ejemplo, revisar los consecutivos 18, 69, 77 y 94, entre otros, del Expediente Privado Viva.

¹³⁸ Flujo de caja operativo = Entradas de efectivo derivadas de la operación de **VIVA AIR** (Ingresos Operativos) – salidas de efectivo derivadas de la operación de **VIVA AIR** (Costos Operativos, Gastos Operativos, Inversión, Impuestos).

¹³⁹ Flujo de Caja Después del servicio de la Deuda = Flujo de Caja de Operativo después del pago de obligaciones financieras a terceros.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

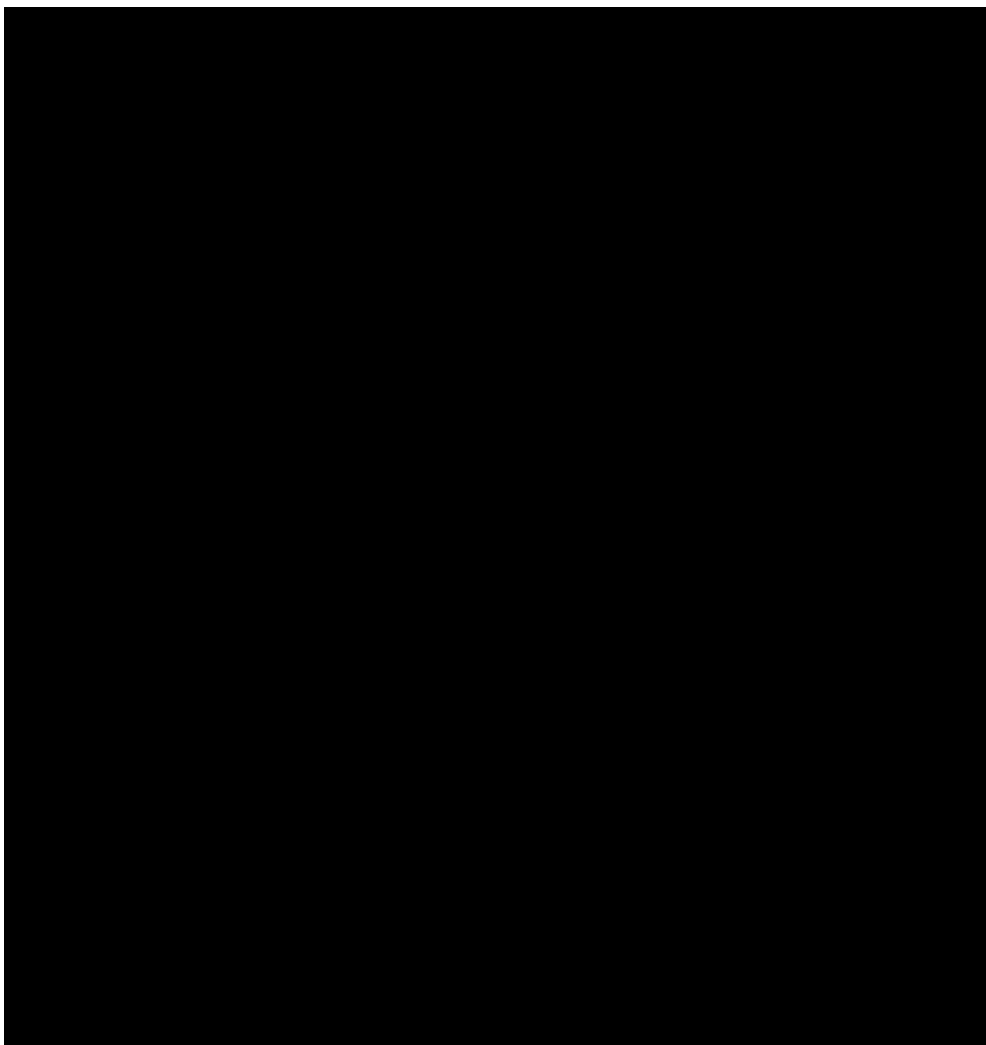
Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

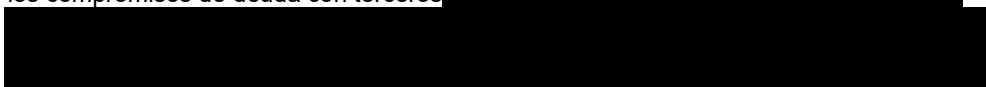
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA



Así, concluye el estudio de **DELOITTE** que, al ser el crecimiento de las salidas de efectivo mayor al ritmo de las entradas de efectivo desde 2020, principalmente por el comportamiento de variables macroeconómicas que no son del control de la Compañía, como son el incremento en los costos de combustibles y el incremento de los costos que deben pagarse en USD afectados por la devaluación del peso colombiano, como también los compromisos de deuda con terceros



Con todo esto, **DELOITTE** sostiene que:





MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Teniendo en cuenta lo anterior, a menos que la Compañía logre levantar financiamiento con recursos propios no podrá hacer frente a sus obligaciones operativas y financieras”. (El énfasis es nuestro).

En comunicación de 21 de febrero de 2023, expuso **CASTLESOUTH LIMITED** la situación financiera de **VIVA AIR**:

“Los pasivos totales de Viva a Diciembre de 2022 son de aproximadamente

[REDACTED]

(ii)

[REDACTED]

dichos incumplimientos ahora deben ser resueltos a través de negociaciones u otros”.

De la misma manera, las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, mediante comunicación de 24 de febrero de 2023¹⁴⁰, manifestaron que:

- (i) “la crítica situación financiera de Viva está ampliamente probada en el expediente, y que tras más de seis (6) meses de espera para una determinación final, el cese de actividades de Viva está ocurriendo simultáneamente con la presentación de este memorial, inclusive tras haber intentado hacer uso de los mecanismos de protección contenidos en el Decreto 560 de 2020”,
- (ii) “no hay ningún tipo de inyección de capital o liquidez que permita que los gastos que se causen dentro del período de protección del Decreto 560 de 2020 sean sufragados, ni mucho menos que garantice la operación de la compañía hacia el futuro” y que,
- (iii) “A pesar de ciertos anuncios realizados por terceros, lo cierto es que según la información disponible al público, Viva no ha recibido a la fecha ninguna oferta vinculante y seria, alternativa a la de Avianca”.

Sin perjuicio de lo anterior, debemos destacar que la situación de **VIVA AIR** parecía ir mejorando. Tal y como se informó a la **AEROCIVIL** en sede de sus funciones de vigilancia, la aerolínea logró negociar acuerdos de pago

[REDACTED]

¹⁴⁰ Consecutivo 192 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Así mismo, para evitar incurrir en nuevos gastos, **VIVA AIR** [REDACTED] Esto con el objetivo de cuidar la delicada situación financiera de la empresa.

Con estas, y otras medidas internas reportadas¹⁴¹, la administración de **VIVA AIR** parecía estar administrando la situación, al punto que manifestaron a esta Dirección que dicha compañía estaba en condiciones de cumplir con sus contratos de transporte suscritos y seguir operando durante la temporada de semana de receso y la temporada de diciembre.

En igual sentido, en los planes de contingencia informados, la compañía presentó planes de manejo de la crisis a corto, mediano y largo plazo, ninguno de los cuales contempló la salida del mercado de la compañía.

Mediante comunicación del 15 de septiembre de 2022, **VIVA AIR** aportó sus estados financieros con corte al 31 de agosto de 2022, esto es, de una fecha previa a la celebración de los acuerdos de pago y la adopción de las anteriores medidas. Eso sí, de aquellos estados financieros se resalta que [REDACTED]

Mediante comunicación del 10 de marzo de 2023, **VIVA AIR** allegó información de sus estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2022 y 31 de enero de 2023, en los cuales se evidencia¹⁴² [REDACTED]

Es decir que, **VIVA AIR** operacionalmente tenía utilidad.

Por otra parte, si bien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aportaron al proceso el estudio económico “Integración Avianca-Viva: Análisis de los posibles impactos en la competencia y el consumidor en el mercado doméstico”, en el cual se analizan los posibles impactos de la operación propuesta, y se hace la siguiente conclusión:

“La situación de Viva es crítica y apremiante. La alternativa de integración con Avianca se percibe beneficiosa tanto en términos económicos como también en términos laborales y de impacto a los clientes toda vez que hay un volumen importante de pasajes vendidos y cuya realización está en entredicho. De no poder acceder a la integración la única alternativa viable que le queda a la empresa es la quiebra y desaparición pues la inversión que requeriría de un socio capitalista, no es estratégico como lo es Avianca, es prohibitiva”¹⁴³

¹⁴¹ Después de la radicación de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, **VIVA AIR** ha radicado diferentes comunicaciones por medio de las cuales ha informado las medidas internas que ha tomado para afrontar la crisis financiera, medidas internas que incluyen reducción de costos, aumento de los ingresos, renegociaciones con los arrendadores y cambios en el plan de incorporación de aeronaves nuevas. Ver consecutivos 67, 93 y 102 del Expediente Privado Viva.

¹⁴² Fuente Información obtenida del anexo 2 de la comunicación de fecha 10 de marzo de 2023, remitida por **VIVA**.

¹⁴³ Página 42 del Consecutivo 171 del Expediente Privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Se recalca que en este estudio se llevó a cabo un análisis cualitativo y no se presentó mayor evidencia que brindara un diagnóstico más completo sobre la situación de **VIVA AIR**, que indicara que su única opción de pervivencia fuera la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Esta Dirección recibió el 7 de marzo de 2023¹⁴⁴ de parte de **VIVA AIR** comunicación en la cual actualizó la situación de su flota de aeronaves, [REDACTED]

Por último, como lo manifiesta la Superintendencia de Transporte en la respuesta a la Resolución de la Aerocivil Nro. 00300 del 17 de febrero de 2023; del 9 de marzo de 2023, dicha entidad, atendiendo a la crisis de **VIVA AIR**, mediante la Resolución No. 705 del 3 de marzo de 2023, le impuso medida de sometimiento a control en Proceso de Recuperación Empresarial, entre otras medidas, para adoptar acciones tendientes a superar las situaciones críticas que dieron origen a la misma. En este sentido, identifica dicha Superintendencia la existencia de la crisis administrativa en el siguiente sentido:

- *“De cara a las recientes decisiones adoptadas por el máximo órgano de control de la sociedad que nos ocupa, entre las que se encuentran, la suspensión de las operaciones de las rutas habilitadas desde la noche del 27 de febrero de 2022, la omisión de respuesta al requerimiento de la ST radicado Nro. 20237300104331 del 28 de febrero de 2023, la ausencia de personal en los aeropuertos para atender a los usuarios y a las autoridades, el parqueo de aeronaves en las calles de rodaje en aeropuertos, así como, acorde con las manifestaciones de la referida sociedad y la información reportada en el aplicativo Vigía, el riesgo inminente de pérdida de más de 1.000 empleos de forma directa, entre otros, son conductas que dan cuenta suficiente de una crisis administrativa.”*
- (...)
- *“La decisión de la compañía de suspender operaciones, conlleva la interrupción del plan de negocio y trae consigo la agudización de la situación económica que ahora se considera crítica”.*
- *“Con fundamento en las situaciones descritas, la Superintendencia de Transporte decidió someter a control a la sociedad referida, además de la investigación administrativa iniciada con anterioridad, y a través de la cual se dictó una orden administrativa dirigida a superar la crisis existente”.*
- *“(…)”*

¹⁴⁴ Consecutivo 215 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Una vez analizados en conjunto todas las pruebas aportadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Dirección evidencia que, con independencia de las razones que la motivan, **VIVA AIR** se encuentra en una situación de crisis.

Unido lo anterior, como se manifestó en la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** radicada el 8 de agosto de 2022, ratificada posteriormente el 15 de septiembre de 2022¹⁴⁵, “[REDACTED]”

Así, se puede concluir que, sin negar la existencia de la crisis que presenta **VIVA AIR** en la actualidad y la potencial consecuencia de estar condenada a salir de manera inminente e inevitable del mercado de manera permanente, esta circunstancia parte - sin perjuicio de las demás condiciones exógenas ya evaluadas sobre los incrementos de los precios de los combustibles, la devaluación del peso colombiano y su impacto en el incremento de los costos que deben pagarse en dólares americanos -, de la imposibilidad de aportar capital por razón de la **OPERACIÓN** [REDACTED]

[REDACTED] hecho que sin duda alguna se asocia con la imposibilidad alegada de conjurar la crisis a que se refirieron **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Así, en el presente asunto la crisis de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** se debe tanto a factores exógenos como endógenos, esto es, como se indicó anteriormente, fruto de la misma **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** que limitaron el margen de maniobra sobre la crisis y las consecuencias de la misma sobre su participación en el mercado desde el mes de abril de 2022, la suspensión de operaciones en febrero de 2023 y su limitada capacidad en la actualidad para obtener financiamiento con recursos propios y hacer frente a sus obligaciones operativas y financieras.

En conclusión, sobre el primer criterio de la empresa supuestamente en crisis que debe estar condenada, a causa de sus problemas económicos, a abandonar el mercado en un futuro próximo, se precisa:

1. **VIVA AIR** se encuentra en una situación financiera preocupante derivada de la fluctuación de las variables macroeconómicas que han impactado de manera sustancial la viabilidad de la financiera de la compañía.
2. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aportaron prueba que acredita la situación financiera que atraviesa **VIVA AIR** y que generará que la aerolínea, de manera inminente e inevitable, salga del mercado.
3. La imposibilidad de aportar capital por razón de la **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** es un factor endógeno, atribuible exclusivamente a **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** bajo su libre autonomía negocial, que impidió una alternativa posible de inyectar capital para solventar la crisis, que unida a la dificultad de obtener

¹⁴⁵ Consecutivo 67 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

financiación por medio de terceros, se asocia con la imposibilidad alegada de conjurar la crisis a que se refirieron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La Dirección encuentra que, estando **VIVA AIR** en una situación financiera que implica que con gran probabilidad, esté destinada a salir definitivamente del mercado, se debe tener por acreditado el supuesto de empresa en crisis. Si bien la celebración del contrato de **OPERACIÓN DERECHOS ECONÓMICOS** limitó su margen de maniobra para enfrentar los problemas económicos que atravesaba desde el 28 de abril de 2022 hasta la actualidad, por ejemplo, siendo parte o afectando el manejo de la crisis la imposibilidad de financiamiento con recursos propios para conjurar las dificultades financieras a que se refirieron las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta condición no se manifiesta como un impedimento que impida reconocer la existencia de la crisis y la necesidad de que la misma pueda ser considerada bajo la excepción de empresa en crisis.

5.6.2.4 No existe otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo

Corresponde en este punto verificar si las **EMPRESAS INTERVINIENTES** entregaron pruebas suficientes de haber agotado alternativas diferentes a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Esto es, para que este presupuesto se cumpla se exige que la empresa que se encuentra en crisis no cuente con ninguna alternativa para su recuperación.

En primer lugar, respecto de medidas externas, es necesario considerar que existe prueba en el expediente sobre la búsqueda de alternativas para la obtención de capital social, comprador o socio en una fusión. Elementos que se aclaran fueron aportadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, en escrito de 22 de noviembre de 2022, es decir, con posterioridad a la Resolución en la que la Dirección había resuelto esta operación.



Mediante comunicación de fecha 15 de septiembre de 2022¹⁴⁶, **VIVA AIR** remitió la siguiente información adicional relacionada con el cumplimiento de este segundo elemento:

Imposibilidad de acceder a préstamos: No se prevé que la situación de insolvencia se pueda superar en el corto plazo sin el financiamiento derivado de la integración con **AVIANCA**.



¹⁴⁶ Consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Imposibilidad de acceder a un proceso de reorganización y a financiación por parte de los nuevos accionistas: En lo que respecta a procesos de insolvencia

Por lo anterior, “(...) la única alternativa que en este momento tiene Viva, corresponde al rescate por parte de Investment Vehicle 1 (controlante de Avianca), decisión que tomaron los accionistas de Viva para tratar de evitar la salida inminente de la aerolínea del mercado. Al punto, es claro que, con los recursos financieros que se tienen y el tiempo con el que cuenta Viva, no sería una alternativa viable aplicar un procedimiento de insolvencia (Capítulo 11 – Ley de Quiebras de Estados Unidos o Decreto 560 de 2020), ser ofrecida a un tercero o aplicar a un crédito (entidades financieras no han otorgados créditos a Viva por ser parte del sector con una alta tasa de endeudamiento como el del servicio de transporte aéreo). De ahí que sea preciso reiterar que la única alternativa adecuada que tiene Viva para permanecer en el mercado corresponde al rescate ofrecido por Investment Vehicle 1”¹⁴⁷. (Énfasis propio)

Así mismo, en la mencionada comunicación **VIVA AIR** manifestó que “(...) al analizar la información financiera al 31 de julio de 2022 y evaluar las proyecciones, se concluye que Viva se encuentra en un deterioro patrimonial con un riesgo de insolvencia, siendo el apoyo de Avianca el único escenario que nos permitirá seguir operando en un futuro previsible”¹⁴⁸.

En lo que respecta al cumplimiento del segundo elemento de la excepción de empresa en crisis indicaron lo siguiente, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en comunicación de 5 de octubre de 2022¹⁴⁹:

“(...) a la fecha, Avianca es el único operador que ha demostrado y mantenido su intención de adquirir el control y la administración de Viva, así como también ha afirmado y evidenciado tener la solidez y liquidez financiera necesaria para apoyar a Viva a superar la crisis financiera y sacarla adelante. Asimismo, considerando la situación macroeconómica del país y el difícil momento por el que atraviesa el sector, las Partes ven nulas las posibilidades de que otro operador pueda hacer una oferta competitiva para adquirir Viva y al mismo tiempo que le permitan a Viva sobrevivir (...) Al respecto, vale la pena resaltar que, según el conocimiento de Avianca, IV1L es la única compañía que ha expresado tener la capacidad financiera y la firme intención de adquirir las operaciones de Viva, al punto de haber suscrito y cerrado la adquisición de sus derechos económicos el pasado 28 de abril y haber estructurado y planeado los pasos previos para implementar la Transacción una vez la Aerocivil emita una decisión final sobre la Solicitud de Autorización”¹⁵⁰.

En la misma línea, se encuentra en el expediente prueba de la exploración de financiación externa para enfrentar la crisis como lo señala la Certificación de la búsqueda de

¹⁴⁷ Folio 18 del PDF contenido en el consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.

¹⁴⁸ Folio 4 del PDF contenido en el consecutivo 67 del Expediente Privado Viva.

¹⁴⁹ Consecutivo 86 del Expediente Público.

¹⁵⁰ Folios 47 y 48 de la versión confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

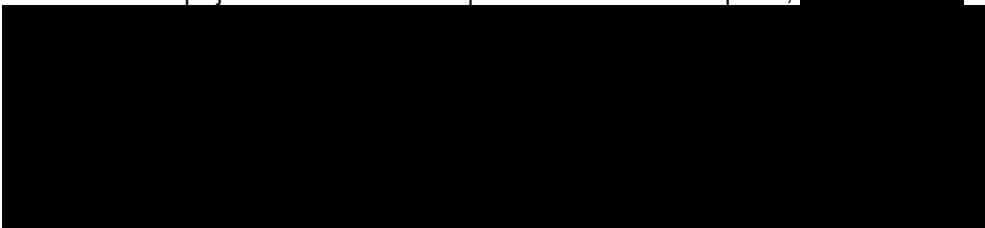
(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

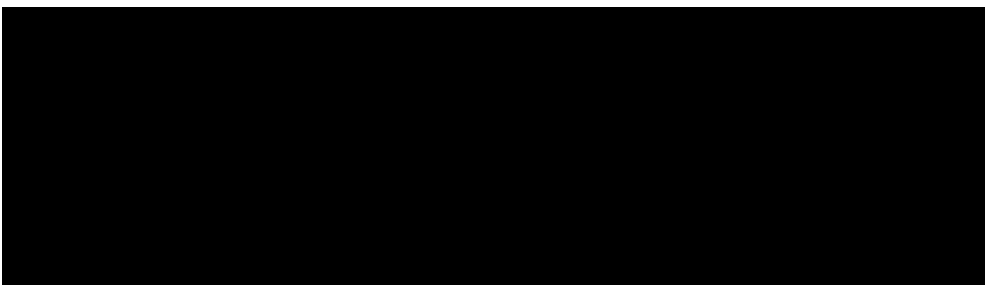
Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

alternativas de financiamiento de 23 de noviembre de 2022¹⁵¹, firmada por **FELIX ANTELO**, actuando en calidad de CEO y Representante Legal de **VIVA** y **JUANITA FORERO**, actuando en calidad de Gerente de Tesorería de **VIVA**, donde certifican que **VIVA** adelantó diferentes gestiones para la búsqueda de alternativas de financiamiento con el fin de solventar la compleja situación financiera que atraviesa dicha compañía,



También consideraron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en la misma solicitud, que “(...) pensar en una reestructuración de Viva es imposible dado que no cuenta con inversionistas o accionistas operativos que cuenten con la capacidad financiera para inyectar capital o socorrer a Viva”¹⁵². Lo anterior fue reiterado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en los diferentes escritos radicados en el curso de la presente actuación administrativa. Para la muestra, en la comunicación de fecha 15 de septiembre de 2022, **VIVA AIR** informó lo siguiente:



En igual sentido, en comunicación de fecha 5 de octubre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron respecto de la improcedencia de adelantar un proceso de reorganización indicando lo siguiente:

“Si bien es cierto que un proceso de reorganización puede ser útil para salir de una situación financiera difícil y la ley en Colombia trae un mecanismo de “salvamento” de empresas que es viable en la Ley 1116 de 2006, lo cierto es que, así como hay casos de éxito, hay casos donde el fracaso es inminente y el único camino viable es proceder con el mecanismo de liquidación judicial o voluntaria de la empresa correspondiente, según sea el caso, tal y como lo prevé la ley. En Colombia, si bien el porcentaje de casos de éxito en los últimos años se ha incrementado considerablemente con la aplicación de la Ley 1116 de 2006, también es cierto que contar con el respaldo económico de un grupo empresarial o de inversionistas comprometidos es uno de los factores determinantes para el éxito del proceso (...) Entrar a un proceso de

¹⁵¹ Consecutivo 105 del expediente privado.

¹⁵² Folio 13 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** disponible en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

insolvencia sin un inversionista o sponsor de por medio, sin un respaldo económico comprometido con la misma, no es realista ni viable”¹⁵³.

El 26 de octubre de 2022, **LATAM** sobre la solicitud de Integración de **AVIANCA**, **VIVA** y **VIVA PERÚ**¹⁵⁴, manifestó que el proceso de reorganización es una alternativa idónea para responder a una crisis financiera en el cual se adjunta un concepto de para explicar los mecanismos con los que cuenta una empresa en crisis para mitigar o contrarrestar los efectos negativos de una crisis financiera y, con ello, lograr la recuperación de la empresa. Para el efecto, el memorial presentado por **LATAM** observa que las Intervinientes no exploraron de forma efectiva la posibilidad de adelantar un proceso de reorganización que permitiera recuperar la empresa y con ello, contemplar una “alternativa o proyecto real menos anticompetitivo” al de la operación de integración.

Sobre el particular, **LATAM** manifestó que para **VIVA AIR** existen otras alternativas menos lesivas para la competencia que la referida operación de integración, como adelantar un proceso de reorganización o que **VIVA** fuese adquirido por un tercero distinto de **AVIANCA**¹⁵⁵. Precisa, igualmente que, *“lo cierto es que hoy en día es incuestionable que si existen otras alternativas menos lesivas para la competencia distintas a la presente operación de integración, lo cual explica que el pasado 10 de febrero de 2023 VIVA haya iniciado un proceso de reorganización, y que el pasado 14 de febrero de 2023 LATAM haya hecho público su interés de adquirir el 100% de las acciones de VIVA”*. En sentido similar, **JetSMART**, manifestó el 7 y 14 de febrero el interés en realizar una oferta por el 100% de las acciones de la aerolínea colombiana **VIVA AIR**¹⁵⁶.

El 1 de marzo de 2023, **VIVA AIR** manifestó que inició un procedimiento de recuperación empresarial ante el Centro de Conciliación, Arbitraje y Amigable composición de la Cámara de Comercio del Oriente Antioqueño desde el pasado 10 de febrero de 2023, de conformidad con lo establecido en el Decreto 560 de 2020, la Resolución 2020-01-286393 de la Superintendencia de Sociedades¹⁵⁷.

De lo anterior se puede identificar que **VIVA AIR** realizó gestiones con el fin de encontrar otra alternativa o proyecto real o alcanzable con el objetivo de continuar en el mercado, sin embargo, de los pronunciamientos de los terceros interesados se encuentra como oposición recurrente al criterio de las gestiones para encontrar una alternativa menos restrictiva, una observación relacionada con el no adelantamiento de un proceso de reestructuración.

Atendiendo a este aspecto, la Dirección señala que ni en la normativa de libre competencia, ni en las decisiones sobre asuntos que tratan la excepción de empresa en crisis se ha considerado como requisito necesario para afrontar dicha crisis, adelantar un procedimiento de reestructuración. En sentido contrario, requerir un procedimiento de reestructuración como garantía para evaluar la excepción de empresa en crisis tiene la potencialidad de afectar las oportunidades de las empresas en estas condiciones para continuar en el mercado, siendo así que esta circunstancia deba evaluarse caso a caso. En relación con el presente procedimiento, no existe evidencia de que si **VIVA AIR** hubiese adelantado un procedimiento de reestructuración, a causa de sus problemas financieros, no hubiese abandonado el mercado en un futuro próximo; por el contrario, como se presentó con anterioridad, el concepto técnico independiente de **DELOITTE** indica que no se ve

¹⁵³ Folio 49 de la versión no confidencial de la comunicación de fecha 5 de octubre de 2022, disponible en el consecutivo 85 del Expediente Público.

¹⁵⁴ Consecutivo 98 del expediente privado.

¹⁵⁵ Consecutivo 187 del expediente privado.

¹⁵⁶ Consecutivo 170 de expediente privado.

¹⁵⁷ Consecutivo 213 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

razonable que terceros consideren que **VIVA AIR** sea bancable para el otorgamiento de créditos con base en su generación de flujos de caja operativo.

Es importante advertir que adelantar un proceso de reestructuración no es un requisito para efectos de cumplir con las condiciones de la excepción de empresa en crisis; sin embargo, al afirmar que dicho procedimiento es muy costoso y que **VIVA AIR** no cuenta con los recursos económicos para adelantar dicho proceso de reestructuración, se identifica que **VIVA** tomó la alternativa de condicionar su futuro empresarial en el mercado a la autorización de una integración que, desde su propio conocimiento del mercado, y advertida en la misma solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, la misma generaba efectos restrictivos a la competencia y, por ello, tanto el escenario de que la operación de integración fuera objetada o autorizada con condicionamientos diferentes a los propuestos, era una posibilidad efectiva y no una circunstancia remota.

En segundo lugar, respecto de medidas internas para afrontar la crisis, **VIVA AIR** ha radicado diferentes comunicaciones por medio de las cuales informó de diferentes acciones que ha tomado para afrontar esta situación¹⁵⁸. Se desprende del expediente que dichas medidas, generaron algunos resultados positivos como: (i) reducción de los costos, (ii) aumento de los ingresos de la Compañía, (iii) renegociaciones con los arrendadores y (iv) cambios en el plan de incorporación de aeronaves nuevas.

De otra parte, se debe resaltar que la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** manifestó que **VIVA AIR** había declarado a esa entidad que contaba con respaldos financieros y plan de negocio bajo el desarrollo de la hipótesis de negocio en marcha:

“Se tiene entonces que la compañía venía desarrollando la hipótesis de negocio en marcha, sin embargo y manera intempestiva e inconsulta suspendió actividades el 27 de febrero de 2023, pese a que, según sus manifestaciones y plan de negocio, contaban con los respaldos financieros y/o presupuestos para mantener la operación hasta por los menos finalizando marzo de 2023”.

De lo anterior se desprende que **VIVA AIR** había adoptado algunas medidas internas para aminorar los efectos negativos de la crisis, como también, había manifestado a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE** compromisos de operación de al menos un mes más del que efectivamente operó, decidiendo suspender su operación de forma intempestiva y sin ofrecer explicación detallada de los inconvenientes sobre la hipótesis de negocio en marcha.

En conclusión, sobre la no existencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo:

1. Según las pruebas obrantes en el expediente, **VIVA AIR** realizó la búsqueda de alternativas, tanto internas como externas, para la obtención de capital social, comprador o socio en una fusión, sin éxito. Sin embargo, se debe tener presente que estos elementos probatorios fueron aportados de manera posterior a la Resolución No. 02473 de 4 de noviembre de 2022.
2. En el presente asunto la Dirección no cuenta con elementos probatorios que le permitan señalar que si **VIVA AIR** hubiese acudido a un procedimiento de

¹⁵⁸ Consecutivos 67, 93 y 102 del Expediente Privado Viva.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

reestructuración, podía salir de la crisis y, con ello, conseguir una alternativa menos restrictiva que la operación existente.

3. En el expediente, con anterioridad a 2023, no obra prueba sobre la existencia de otra alternativa o proyecto real o alcanzable menos anticompetitivo ofrecido por terceros. En igual sentido, tras diferentes intentos con distintas entidades financieras, no se logró mejorar el estado de la deuda. Sin embargo, como lo identifica **DELOITTE**, a menos que **VIVA AIR** pudiera conseguir financiamiento con recursos propios, no podría hacer frente a sus obligaciones operativas y financieras.

5.6.2.5 El daño a la competencia generado por la operación es comparable con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis

El presente criterio señala que el impacto de la salida de la empresa en crisis del mercado debe ser mayor o comparable con aquel que se derivaría de la aprobación de la operación de integración proyectada.

En este sentido, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en la solicitud radicada el 8 de agosto de 2022 manifestaron, de un lado, que “(...) *el análisis del impacto competitivo de la Transacción arrojaría resultados de incrementos sustanciales en las participaciones de mercado combinadas, y como resultado, un incremento en los niveles de concentración, asimetría y dominancia*”¹⁵⁹ y; de otro lado, que como resultado de la salida de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, se generarían, entre otros, los siguientes efectos: (i) reducción en la oferta del servicio de transporte aéreo de pasajeros, (ii) incremento en las participaciones de mercado de los competidores con un claro incremento en los índices de concentración en el mercado; (iii) salida de operación de 23 aeronaves, (iv) pérdida de un operador del modelo *Low Cost*; (v) pérdida de los permisos de operación de **VIVA** y (vi) afectación a empleos.

En línea con lo anterior, mediante comunicación de fecha 5 de octubre de 2022, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** reiteraron que la salida de **VIVA** implicaría: (i) la probable pérdida de 23 aeronaves y el decrecimiento en la conectividad de las rutas domésticas, (ii) la pérdida del modelo *Low Cost* y (iii) la pérdida de alrededor de 1.300 empleos directos.

Así mismo, en lo que se refiere a la posibilidad de que los demás competidores del mercado suplan la demanda de **VIVA**, en aquella comunicación las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se pronunciaron indicando lo siguiente:

*“(...) Por lo tanto, apropiarse de las rutas de Viva por parte de sus competidores como una forma de mitigar la salida de estas del mercado es apenas imposible o muy poco probable en el corto o el mediano plazo, lo cual resultaría por afectar la conectividad y la economía de Colombia de manera directa”*¹⁶⁰.

Por medio de comunicación del 15 de febrero de 2023¹⁶¹, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aportaron un estudio económico de la “Integración Avianca – Viva”, en el cual se presentan los efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** en varios escenarios en relación con las rutas (mercados) relevantes y con el índice de concentración de mercado de acuerdo con la evolución de la situación, en el cual se concluye lo siguiente:

¹⁵⁹ Folio 14 de la versión confidencial de la solicitud de aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** contenida en el consecutivo 01 del Expediente Privado Viva.

¹⁶⁰ Folio 51 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

¹⁶¹ Consecutivo 171 del expediente privado



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“Se establecieron siete casos de estudio a analizar, determinando los impactos de cada alternativa sobre consumidores y competidores, así como el índice Herfindahl-Hirschmann con el que se concluyó que para el mercado, en términos de concentración era más conveniente la integración de Viva con Avianca que la alternativa de la quiebra y desaparición de Viva (...).”

Sin embargo, luego de analizar el estudio aportado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, esta Autoridad encuentra que este carece de elementos necesarios para poder analizar de manera general el impacto de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, al respecto, es importante recalcar el “*Pronunciamiento frente al Estudio Económico aportado por Avianca*”, aportado por **LATAM** mediante comunicación del 14 de marzo de 2023¹⁶², en el cual se manifiesta lo siguiente:

“(…) es mucho más insólito por parte de un estudio que busca justificar una integración es que en el mismo tampoco se haya buscado evaluar y cuantificar las eficiencias de la integración y las condiciones para que ellas sean traspasadas a los consumidores para que, con base a estos antecedentes, la autoridad pueda valorar la acreditación y suficiencia de tales sinergias (...).”

Atendiendo a lo anterior, esta Dirección identifica que, si bien no se encuentra acreditado que el daño a la competencia sea comparable con la salida de los activos del mercado, atendiendo a las circunstancias actuales, siendo una evidencia que **VIVA AIR** no se encuentra operando, la aprobación bajo condicionamientos y cargas a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, tiene la potencialidad resultar menos lesiva, de forma particular para los usuarios, que la misma salida y pérdida definitiva de los activos, como también, del modelo Low Cost.

En este sentido, atendiendo a la naturaleza del transporte aéreo como un servicio público esencial, esta Dirección considera que, ante las circunstancias actuales del mercado y el estado de los usuarios, el tercer elemento de la excepción de la empresa en crisis debe ser estudiado a la luz del balance entre los condicionamientos propuestos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y en caso de que se identifique que con ellos no se logra atender en debida forma los efectos adversos sobre la competencia, la Dirección determinará cuáles condicionamientos permiten garantizar que el daño a la competencia que genere la operación sea comparable o menor con aquel que provocaría la salida del mercado de los activos de la empresa en crisis.

5.7. ANÁLISIS DE LOS CONDICIONAMIENTOS PROPUESTOS POR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.

Como se indicó anteriormente, la Dirección identificó los siguientes efectos derivados de la aprobación de **INTEGRACIÓN EMPRESARIAL**, (i) alta concentración de slots en el Aeropuerto El Dorado situación que impacta la entrada y crecimiento de los competidores en el mercado de transporte doméstico e internacional, (ii) aumento significativo de los índices de concentración, asimetría y dominancia en el mercado de transporte doméstico de pasajeros. (iii) Aumento en la concentración en el transporte aéreo internacional de pasajeros. La Dirección a continuación analizará los condicionamientos ofrecidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con miras a determinar si las obligaciones que asumiría el ente integrado tienen la capacidad de preservar el escenario de competencia actual.

¹⁶² Consecutivo 233 del expediente privado.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA**5.7.1. NECESIDAD DE LOS CONDICIONAMIENTOS CUANDO LA OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN GENERE EFECTOS ANTICOMPETITIVOS.**

Las autoridades de competencia y la misma Superintendencia de Industria y Comercio han determinado que aún en caso de acreditación de la condición de empresa en crisis puede resultar necesaria la imposición de remedios o condicionamientos significativos con el fin de contrarrestar los efectos anticompetitivos derivados de la aprobación de la operación. Esto, porque la misma naturaleza de la excepción de la empresa en crisis, parte del reconocimiento de la existencia de unos efectos anticompetitivos al mercado como consecuencia de la aprobación de la integración empresarial.

En este sentido, las autoridades de competencia, en el seno de la **OCDE** han indicado que¹⁶³:

Incluso cuando la defensa es aceptada, es usual y solo después de un extenso escrutinio, y en algunos eventos, la imposición de remedios significativos. En adición, alegar la excepción de empresa en crisis requiere el reconocimiento que la operación propuesta es anticompetitiva. Después de todo, alegar la excepción de empresa en crisis está basada en la solicitud que la integración, mientras es dañina a la competencia, es un mal menor. (traducción libre).

De la misma manera, en el caso **QANTAS/IMPULSE AIRLINES**, la autoridad de competencia australiana impuso una serie de condicionamientos a pesar de haber encontrado probada la excepción de empresa en crisis:

“La Comisión ha expresado sus preocupaciones que los acuerdos comerciales vulnerarían la sección 50(1) del Acta. En particular, la Comisión está preocupada que algún efecto de los acuerdos comerciales lleve a través de los slots, permita a Qantas restringir a Virgin Blue y/o prevenir la entrada de un nuevo agente. Qantas no está de acuerdo con las preocupaciones expresadas por la Comisión, pero, sin embargo, acuerda proveer los siguientes compromisos para superar las preocupaciones de la Comisión.

(...)

Qantas está dispuesto a ofrecer un compromiso en relación con los slots para resolver cualquier preocupación de la Comisión como resultado de los acuerdos comerciales”. (Traducción libre)¹⁶⁴.

De otra parte, la Superintendencia de Industria y Comercio, en la evaluación de los casos de empresa en crisis que generan efectos anticompetitivos graves al mercado ha seguido el mismo camino de otras autoridades de competencia. Mediante Resolución No. 13544 de 2006, que resolvió la integración que involucraba a **CEMENTOS ANDINO**, la Superintendencia impuso condicionamientos a pesar de haber encontrada probada la excepción de la empresa en crisis, porque de la aprobación no se eliminaban preocupaciones en materia de libre competencia económica:

“Si bien se concluye que el perjuicio para la competencia en el mercado es menor a través de la operación proyectada que sin ella, ello no hace que se eliminen las preocupaciones en materia de competencia, razón por la cual se encuentra previsible el cumplimiento de condicionamientos por parte de las intervinientes.

(...)

¹⁶³ The Failing Firm Defence 2009. OECD. <https://www.oecd.org/competition/mergers/45810821.pdf>

¹⁶⁴ https://www.accc.gov.au/system/files/public-registers/undertaking/331571-1-d01_15509.pdf



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

SEPTIMO: Que del análisis de la operación proyectada llevado a cabo en los anteriores considerandos y teniendo en cuenta los compromisos presentados por las intervinientes, este Despacho encuentra necesario subordinar su no objeción al cumplimiento de ciertos condicionamientos con el fin de reducir las preocupaciones en materia de competencia derivadas de la misma”.

Con independencia de la admisión o rechazo de la excepción de empresa en crisis, las autoridades de competencia se encuentran autorizadas cuando lo consideren necesario imponer condicionamientos con el fin de eliminar o reducir las preocupaciones en materia de libre competencia económica que se deriven de esta. A continuación, se describirán las características de la figura de los condicionamientos con base en la legislación actual, antecedentes de la Superintendencia de Industria y Comercio y de otras autoridades de competencia que han evaluado la imposición de condicionamientos en operaciones de integración relacionadas con el transporte aéreo.

5.7.2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA FIGURA DE CONDICIONAMIENTOS EN EL RÉGIMEN COLOMBIANO Y EN DERECHO COMPARADO.

Como se indicó con anterioridad, el control que adelanta la autoridad se da a partir de supuestos hipotéticos de la operación de integración que son señalados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** desde los cuales se realiza un análisis prospectivo que permite plantear un escenario de competencia futuro, del cual puede resultar que se autorice, niegue o apruebe con “condicionamientos” encaminados a preservar la competencia en el mercado, la operación estudiada.

Los condicionamientos son definidos como obligaciones o condiciones que están dirigidos a preservar la efectiva competencia en el mercado relevante. En este sentido, la doctrina ha definido la figura de los condicionamientos como:

“Remedios o soluciones que brinda el ordenamiento jurídico cuando las integraciones empresariales pueden generar un impacto restrictivo en la libre competencia”, pero de modificarse las condiciones de la operación de integración, esta no tendrá efectos adversos o disruptivos en el mercado.¹⁶⁵

Así las cosas, como se desprende de la cita y del artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, la autoridad que evalúa una operación de integración a través de la imposición de condicionamientos debe buscar que los efectos anticompetitivos o adversos al mercado estudiado desaparezcan o se aislen, y que estas obligaciones o condiciones se conviertan en mecanismos idóneos para asegurar la preservación efectiva de la competencia:

“ARTÍCULO 11. Aprobación Condicionada y Objeción de Integraciones. El Superintendente de Industria y Comercio deberá objetar la operación cuando encuentre que esta tiende a producir una indebida restricción a la libre competencia. Sin embargo, podrá autorizarla sujetándola al cumplimiento de condiciones u obligaciones cuando, a su juicio, existan elementos suficientes para considerar que tales condiciones son idóneas para asegurar la preservación efectiva de la competencia. En el evento en que una operación

¹⁶⁵ Creus, A. (2008). Varios remedios en busca de un daño a la competencia por una concentración. Conceptos e instrumentos clave en materia de remedios: Comprador adecuado, negocio viable, el trustee y otros. En Martínez y Petitbo. Remedios y sanciones en el Derecho de la competencia. Madrid: Marcial Pons. Citado en Velandia, M. (2019). Causales de objeción para una integración empresarial avisada a la autoridad de competencia y sus remedios, en Revista Con-texto, n.º 52, pp. 49-66.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de integración sea aprobada bajo condiciones la autoridad única de competencia deberá supervisar periódicamente el cumplimiento de las mismas. El incumplimiento de las condiciones a que se somete la operación dará lugar a las sanciones previstas en la presente ley, previa solicitud de los descargos correspondientes. La reincidencia en dicho comportamiento será causal para que el Superintendente ordene la reversión de la operación”. (Subrayado fuera del texto original).

5.7.2.1. Requisito de la idoneidad o suficiencia del condicionamiento.

En el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, se encuentra el primer requisito que debe cumplir toda obligación o condición, la “idoneidad” o “suficiencia”. Esta idoneidad está referida a la capacidad con la que debe contar el condicionamiento para asegurar la preservación efectiva de la competencia en el escenario post-integración. En este sentido, la autoridad que después de haber analizado una operación de integración ha identificado unos efectos anticompetitivos derivados de esta, deberá verificar que los condicionamientos a los cuales sujeta su aprobación tengan la capacidad de mantener un escenario competitivo. Sobre este requisito, la Superintendencia de Industria y Comercio ha afirmado lo siguiente:

“En cuanto a la idoneidad de los condicionamientos, la SIC ha clarificado que éstos deben caracterizarse por restablecer las condiciones de competencia de manera cierta, ágil y duradera. En la integración MEALS - ROBIN HOOD la Superintendencia manifestó lo siguiente sobre este punto:

(...) una vez analizados los condicionamientos señalados en el considerando anterior le. enajenación de las marcas HELADINO y GOLISUNDAE], frente a las circunstancias advertidas en el presente Acto, este Despacho estima que lo propuesto es idóneo para lograr el establecimiento efectivo de la competencia en el segmento de impulso de los productos de crema, siempre y cuando sea complementado en los términos y condiciones que más adelante se detallan, pues sólo de esta manera habrá certeza de que se restablecerá lo más pronto posible y de manera perdurable, la competencia que la operación tiende a eliminar¹⁶⁶”.

5.7.2.2. Identificación y eliminación de los efectos anticompetitivos de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN y la adopción de medidas estructurales, “condicionamientos estructurales”.

El régimen de libre competencia económica, en el párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009¹⁶⁷, establece requisitos particulares que la autoridad de competencia debe tener en cuenta para evaluar la admisión de condicionamientos. La norma citada, indica que las obligaciones o condiciones deben identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración, y deben estar dirigidos a implementar los remedios de carácter estructural con respecto a dicha integración. De este último elemento, se desprende lo que se ha identificado por la doctrina y por las autoridades de competencia como “condicionamientos estructurales o remedios”.

¹⁶⁶ Ibid. citando a Superintendencia de Industria y Comercio. Resolución 5487 del 15 de marzo de 2005.

¹⁶⁷ **PARÁGRAFO 2°.** Cuando el Superintendente se abstenga de objetar una integración pero señale condicionamientos, estos deberán cumplir los siguientes requisitos: Identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración, e implementar los remedios de carácter estructural con respecto a dicha integración.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Con base en las normas citadas, la Superintendencia de Industria y Comercio ha establecido que los condicionamientos cumplen distintas funciones en relación con la operación aprobada. La principal función que debe cumplir un condicionamiento es garantizar la preservación efectiva de la competencia mediante mecanismos que neutralicen o reducen el poder del mercado que se pueda generar para el ente integrado como consecuencia de la operación, atendiendo las particularidades de cada escenario. De otra parte, el condicionamiento, como objeto complementario o excepcional, debe estar dirigido a controlar los posibles efectos negativos derivados de la operación aprobada. En este sentido la Superintendencia de Industria y Comercio ha indicado:

“En línea con lo anterior, esta Superintendencia ha expresado en reiterados pronunciamientos que los condicionamientos deben tener: i) como objeto principal la preservación efectiva de la competencia mediante mecanismos que neutralicen o reduzcan el poder de mercado adquirido por las intervinientes como resultado de la integración; y ii) como objeto complementario o excepcional el control de los posibles efectos negativos que se causarían con la transacción. La excepcionalidad de este último elemento se explica por el ejercicio exhaustivo de predicción de todos y cada uno de los futuros problemas causados por la integración, lo cual deriva usualmente en un riesgo de error significativo y en un desgaste de recursos dedicados al seguimiento y control de la conducta de los agentes.¹⁶⁸”

En particular en operaciones de integración en el mercado de servicios de transporte aéreo, la Comisión Europea, como lo fue el caso de la integración **LUFTHANSA** con **AIR BERLIN** ¹⁶⁹ ha considerado que los remedios resultan útiles en aquellas operaciones de integración si estos logran restaurar las condiciones de competencia efectiva que existen antes de que la operación se materialice. Sobre este asunto, la Comisión Europea también ha reconocido que la autoridad de competencia tiene un alto grado de discreción para establecer si los remedios propuestos por los intervinientes constituyen una respuesta directa y suficiente capaz de despejar cualquier duda sobre la operación. En este sentido, se deberá estudiar la escala y alcance de los remedios tomando como marco de referencia las características particulares y estructura del mercado donde existen las dudas planteadas en materia de libre competencia económica.

5.7.2.3. Condicionamientos de comportamiento.

Los condicionamientos deben apuntar, de forma preferencial, a restablecer o preservar la competencia en el mercado objeto de la integración, esto a través de los condicionamientos estructurales; y de forma subsidiaria, a prevenir los posibles efectos futuros nocivos para la competencia. De esta forma, la aceptación de condicionamientos estructurales está dirigida a preservar la competencia en el mercado objeto de la integración, los cuales pueden estar complementados por otro tipo de condicionamientos que tengan como finalidad mitigar los efectos negativos para la competencia. Así lo ha reconocido la Superintendencia de Industria y Comercio:

“Debido a la efectividad, certeza, agilidad y duración de los condicionamientos que tienen “un direccionamiento sobre la estructura misma” del mercado, el Superintendente usualmente opta por la imposición de remedios estructurales. Lo anterior, sin perjuicio de que los condicionamientos de conducta sean útiles para reforzar el cumplimiento de los estructurales, así como para restablecer la

¹⁶⁸ Superintendencia de Industria y Comercio Resolución No. 525 del 10 de enero de 2014. Exp. 13-190970

¹⁶⁹ No. M.8633 - LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

competencia afectada por una integración vertical, según las particularidades del caso.¹⁷⁰

5.7.2.4. Alcance de los condicionamientos estructurales y de comportamiento.

La Superintendencia de Industria y Comercio ha indicado el contenido de los condicionamientos estructurales y de comportamiento. Para el caso de los condicionamientos estructurales ha indicado la Superintendencia que estos involucran redistribuciones de los derechos de propiedad con el propósito de limitar incentivos del agente integrado. Entre tanto los condicionamientos de comportamiento, por lo general, constituyen limitaciones al ejercicio de derechos de propiedad y de libertad económica, para que se hagan exigibles mandatos de conducta al ente integrado:

“De conformidad con el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, el propósito de los condicionamientos es preservar efectivamente la competencia que podría resultar afectada como resultado de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN. Esta Superintendencia ha dejado claro que los condicionamientos pueden ser de dos tipos: estructurales o de conducta. Los estructurales implican una redistribución de los derechos de propiedad con el propósito de limitar los incentivos del agente integrado para restringir la libre competencia. Los de conducta, por su parte, constituyen limitaciones a los derechos de propiedad y de libertad económica para que se hagan exigibles del ente integrado determinados comportamientos¹⁷¹.

En el caso particular de los condicionamientos estructurales, elementos que resultan ser doctrina relevante como la Guía de Integraciones Empresariales de la Superintendencia se ha hecho énfasis se requieren que estos cumplen además los siguientes requisitos. Primero, se debe establecer un periodo en el cual se realizarán las actividades y compromisos adquiridos. Segundo, estas obligaciones no deben estar sujetas a condición. Tercero, se debe verificar la calidad e idoneidad de los condicionamientos. Por último, en caso de considerarse necesario, se pueden establecer compromisos subsidiarios, en el caso de que sea imposible el cumplimiento del condicionamiento principal.

5.7.2.5. Claridad y precisión de los condicionamientos para asegurar la verificación y seguimiento de los condicionamientos.

Se ha reconocido por la Superintendencia de Industria y Comercio, que los condicionamientos estructurales deben contar con la capacidad de ser verificados:

“Teniendo en cuenta la función de los condicionamientos, la posición de esta Superintendencia es que son preferibles aquellos que “tengan un impacto directo sobre la estructura del mercado para restablecer la competencia afectada por integraciones horizontales (...)

Es importante anotar que la preferencia de esta Superintendencia hacia los condicionamientos estructurales puede explicarse sobre la base de una consideración: ante afectaciones tan graves y penetrantes derivadas de una integración, no es adecuado que la protección de la competencia en los mercados afectados dependa únicamente de la voluntad del agente que tendrá los incentivos para limitarla y que contará con las condiciones para lograrlo.

¹⁷⁰ Ibidem

¹⁷¹ Superintendencia de industria y comercio, Resolución 29936 del 18 de mayo de 2022. Exp. 21- 510872



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Mucho menos en los casos en los que el cumplimiento de los condicionamientos de conducta en realidad no pueda ser verificado.¹⁷²

Del requisito de la verificación de los condicionamientos se ha desprendido la exigencia que las obligaciones y condiciones deben estar dotadas de claridad y precisión. Para esto, la Guía de Integraciones Empresariales de la Superintendencia ha definido que “los condicionamientos deben ser redactados en forma clara y precisa y estar acompañados de un seguimiento continuo por parte de la SIC. Para tal fin, se establece la obligación para las empresas de efectuar reportes periódicos donde se informe el adelanto de los compromisos estructurales y la permanencia de los compromisos de comportamiento”¹⁷³. Así las cosas, el requisito de la verificación demanda que los condicionamientos sean claros y precisos con el fin de implementar un esquema de seguimiento acorde que permita la efectividad de ese proceso de verificación. En este punto el esquema de seguimiento cobra relevancia porque de este dependerá la efectividad del compromiso.

5.7.2.6. Los condicionamientos pueden ser determinados por la autoridad que conoce del trámite de integración empresarial si identifica la insuficiencia de la oferta presentada por los intervinientes.

La autoridad de competencia puede condicionar la operación de integración con requisitos y obligaciones adicionales a los presentados para su conocimiento si identifica que los condicionamientos propuestos no cumplen los requisitos descritos en este aparte, principalmente, el de suficiencia e idoneidad. Así, la obligación que pesa sobre la autoridad de competencia es encontrar condicionamientos que puedan eliminar los efectos nocivos que se generan para la libre competencia económica derivados de la aprobación de la operación de integración.

En este sentido, la aprobación de una operación de integración empresarial se puede dar en condiciones distintas de las propuestas que los intervinientes han formulado en el trámite. Esto ha sido reconocido la Superintendencia de Industria y Comercio en distintas decisiones como se pasa a exponer.

En el caso de la integración empresarial entre **EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN e ISAGÉN**, mediante Resolución No. 38982 de 2014, la Superintendencia de Industria y Comercio decidió imponer condicionamientos porque identificó que la operación de integración generaba indebidas restricciones de la competencia en los mercados de generación y comercialización de energía eléctrica:

DÉCIMO PRIMERO: Considerando que la operación informada tiende a producir una indebida restricción de la competencia en los mercados de generación y comercialización de energía eléctrica, este Despacho encuentra necesario subordinar su aprobación al cumplimiento de un condicionamiento encaminado a mitigar los efectos anticompetitivos que se generarían con la operación.

En consecuencia, la aprobación de la operación analizada quedará sometida al cumplimiento del condicionamiento que se describe a continuación.

11.1. JUSTIFICACIÓN DEL CONDICIONAMIENTO

Como se expuso previamente, la adquisición de control conjunto de ISAGEN por parte de EPM y CEMIG, y la compra de la planta de Jaguas por parte de EPM, despiertan una serie de preocupaciones desde el punto de vista de la competencia en cuanto a efectos unilaterales y coordinados en el mercado de generación, así como en materia efectos verticales. A continuación se profundizará sobre el condicionamiento necesario para preservar la competencia en los mercados afectados.

En el caso de la integración empresarial entre la **ORGANIZACIÓN TERPEL y EXXON DE COLOMBIA S.A.**, la Superintendencia mediante Resolución No. 76541 de 2017, determinó la imposición de nuevos condicionamientos, por un lado, para mercados no incluidos en el

¹⁷² Superintendencia de industria y comercio, Resolución 29936 del 18 de mayo de 2022. Exp. 21- 510872

¹⁷³ Sección 178, Guía de integraciones empresariales.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

estudio incluido por las empresas intervinientes, y, por otro lado, porque los condicionamientos ofrecidos no alcanzaban a mitigar los efectos en la libre competencia económica que se derivaba de la operación, así:

“VIGÉSIMO PRIMERO: Que previendo las eventuales restricciones de la competencia que pudiera advertir esta Superintendencia, tras la evaluación de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN para los mercados de distribución mayorista y minorista de combustibles líquidos vehiculares derivados del petróleo, las INTERVINIENTES propusieron de manera anticipada (en el documento de solicitud de pre-evaluación) el siguiente condicionamiento estructural:

(...)

Las INTERVINIENTES no propusieron condicionamiento alguno para eliminar o aislar posibles restricciones indebidas de la competencia en los mercados de lubricantes, como consecuencia de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que, en consideración de esta Superintendencia, el condicionamiento presentado por las INTERVINIENTES no resulta suficiente para preservar de manera efectiva las condiciones actuales de competencia en la cadena de valor de distribución de combustibles líquidos vehiculares derivados del petróleo, por las siguientes razones:

i) Sí bien la propuesta presentada por las INTERVINIENTES consiste en la enajenación del negocio mayorista y minorista de combustibles líquidos vehiculares derivados del petróleo de EXXONMOBIL a un tercero, en la misma no se especifica la desinversión de las plantas de abastecimiento, que como se señaló en el considerando VIGÉSIMO del presente acto administrativo, constituyen un activo esencial y una exigencia regulatoria para el desarrollo de la actividad de distribución mayorista.

ii) En relación con la enajenación del negocio a un “tercero que tenga intención de continuar desarrollando dichas actividades en el mercado colombiano”, el condicionamiento propuesto no hace referencia a las condiciones específicas que deberá cumplir el adquirente, en cuanto a idoneidad, independencia y autonomía para operar el negocio objeto de enajenación.

(...)

Por lo anterior, esta Superintendencia encuentra que el condicionamiento propuesto por las INTERVINIENTES no logra aislar ni eliminar las restricciones indebidas de la competencia identificadas para la cadena de valor de distribución de combustibles líquidos vehiculares derivados del petróleo, como consecuencia de la OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN”.

En este sentido, mediante Resolución No. 84970 de 2018, la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de la facultad conferida en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, impuso un condicionamiento de orden comportamental a las empresas intervinientes, con el fin de mitigar los efectos nocivos en la competencia derivados de la aprobación de la operación:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Considerando que, como consecuencia de la operación proyectada, es posible que se generen escenarios en los cuales las **INTERVINIENTES** compartan información confidencial y que la Nueva Sociedad tenga incentivos a imponer condiciones discriminatorias a los demás agentes del mercado que estén interesados en utilizar los servicios de trilla y empaquetamiento de arroz, esta Superintendencia considera que los riesgos evidenciados no representan una amenaza tal que requiera una medida estructural para que puedan evitarse tras el perfeccionamiento de la operación. Sin embargo, considera pertinente que para la autorización de la operación objeto de estudio, se incluyan condicionamientos de tipo comportamental con el fin de evitar que se genere un ambiente propicio para que se presenten restricciones indebidas de la competencia.

En ese sentido, el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, establece:

“Artículo 11. Aprobación condicionada y objeción de integraciones. El Superintendente de Industria y Comercio deberá objetar la operación cuando encuentre que esta tiende a producir una indebida restricción a la libre competencia. Sin embargo, podrá autorizarla sujetándola al cumplimiento de condiciones u obligaciones cuando, a su juicio, existan elementos suficientes para considerar que tales condiciones son idóneas para asegurar la preservación efectiva de la competencia. En el evento en que una operación de integración sea aprobada bajo condiciones la autoridad única de competencia deberá supervisar periódicamente el cumplimiento de las mismas. El incumplimiento de las condiciones a que se somete la operación dará lugar a las sanciones previstas en la presente ley, previa solicitud de los descargos correspondientes. La reincidencia en dicho comportamiento será causal para que el Superintendente ordene la reversión de la operación”.

Por lo anterior y con el fin de mantener las condiciones de competencia en el mercado relevante definido existentes antes de la operación, este Despacho procede a establecer el siguiente condicionamiento, con el fin de mitigar el posible riesgo identificado con la operación proyectada.

Mediante Resolución No. 83647 de 2022, la Superintendencia de Industria y Comercio, en la operación de integración de distintos agentes de mercado que se dedicaban a la prestación de servicios de asistencia en tierra o Ground Handling, la Superintendencia determinó que los condicionamientos ofrecidos requerían ser ampliados:

DÉCIMO TERCERO: Que, en consideración de esta Superintendencia, los condicionamientos presentados por las **INTERVINIENTES** logran mitigar los posibles efectos de la operación. Esta conclusión se sustenta en que resuelven los posibles problemas descritos en la presente Resolución. Sin embargo, considera necesario incluir los aeropuertos de Bogotá (BOG), Cartagena (CTG) y San Andrés (ADZ) dentro de los condicionamientos presentados, pues en los dos primeros aeropuertos se identificó un cambio sustancial en el nivel de concentración. En lo que atañe al tercero, debido a que se encontró evidencia que permite concluir que en este aeropuerto se crearían incentivos para que el ente integrado pueda eliminar a otro agente del mercado. En adición, esos incentivos podrían fortalecerse debido a las ventajas competitivas que tendría **LASA** debido a su considerable presencia en otros aeropuertos del país.

DÉCIMO CUARTO: Que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1340, esta Superintendencia procederá a establecer los condicionamientos que, de conformidad con el

De los antecedentes citados de parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, se identifica que la adopción de condicionamientos es una opción para la autoridad que estudia una operación de integración, que se encuentra dirigida a preservar las condiciones de competencia en los casos que ha identificado efectos anticompetitivos derivados de la aprobación de la operación.

En este sentido, el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 1340 de 2009, establece la posibilidad de los intervinientes de “proponer acciones o comportamientos a seguir para neutralizar los posibles efectos anticompetitivos de la operación”, siendo este el marco de una propuesta que deberá ser estudiada por la autoridad de competencia, y que en caso de que lo considere pertinente podrá aceptar, modificar o rechazar con base en el criterio de idoneidad o suficiencia.

5.7.2.7. Conclusiones sobre la figura de los condicionamientos en el régimen colombiano.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Conforme a lo expuesto, la Dirección tendrá en cuenta los siguientes elementos a efectos de estudiar la oferta final de condicionamientos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y en el momento que determine los condicionamientos a imponer.

- (i) El condicionamiento debe ir dirigido a garantizar la idoneidad o suficiencia referida a la necesidad de la preservación efectiva de la competencia.
- (ii) El condicionamiento debe identificar y aislar o eliminar el efecto anticompetitivo que produciría la integración.
- (iii) Los condicionamientos deben ser claros y precisos para que la autoridad de competencia pueda realizar un proceso de seguimiento adecuado.
- (iv) Existen dos tipos de condicionamientos, los estructurales y los de comportamientos.
- (v) La existencia condicionamientos o remedios de carácter estructural deben tener un impacto directo sobre la estructura del mercado con el fin de que se restablezca la competencia afectada. Estos normalmente consisten en redistribuciones de los derechos de propiedad con el propósito de limitar incentivos del agente integrado.
- (vi) Los condicionamientos estructurales deben tener un tiempo delimitado, no pueden estar sujetos a condiciones, pero, si pueden incluir, obligaciones subsidiarias en caso de que no se llegue a materializar el condicionamiento principal.
- (vii) La existencia de condicionamientos comportamentales dirigidos a neutralizar los efectos anticompetitivos de la operación. Normalmente, constituyen limitaciones a derechos de propiedad y de libertad económica. Estos sin embargo, representan un riesgo de error significativo y en un desgaste de recursos dedicados al seguimiento y control de la conducta de los agentes de mercado.
- (viii) El condicionamiento debe poder ser verificado y para ello se debe establecer un esquema de seguimiento.
- (ix) La autoridad de competencia es la que determina el alcance y la idoneidad del condicionamiento y no se encuentra obligada a aceptar las fórmulas propuestas por los intervinientes.

5.7.2.8. Estudio de condicionamientos en operaciones de integraciones en el sector aeronáutico.

Como lo han informado los **TERCEROS INTERESADOS** y se ha podido verificar por esta Dirección, existen antecedentes de autoridades de competencia y estudios económicos en los que se han estudiado operaciones de integración en el mercado de transporte aéreo. En estos casos se han establecido elementos para tener en cuenta en relación con los condicionamientos ofrecidos y aceptados por la autoridad de competencia. A continuación, se presentan los estudios de la **OCDE** y los casos más representativos, que resultan de utilidad para esta autoridad al momento de realizar el análisis de la oferta final de condicionamientos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en particular, lo relacionado con la infraestructura aeroportuaria.

La **OCDE** ha establecido que el análisis de los condicionamientos o remedios debe realizarse de manera más cuidadosa y detallada en el caso que las operaciones puedan devenir en situaciones de dominancia por parte del ente integrado:

“Se debe realizar una revisión cuidadosa de las propuestas de fusiones y alianzas, un uso cuidadoso de remedios para compensar los efectos



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

anticompetitivos y la consideración de desinversión o separación en casos de posición dominante”¹⁷⁴

Esta organización también reconoce que la competencia en servicios aéreos domésticos e internacionales se encuentra restringida por el acceso a las facilidades del aeropuerto, entre ellas los derechos para despegar y aterrizar (slots) en tiempos favorables en los aeropuertos de origen y de destino, respectivamente. En el seno de la **OCDE** se ha identificado que la gran concentración de slots en los agentes de mercado ya consolidados genera barreras de entrada que no permiten dinamizar el libre juego de demanda y oferta¹⁷⁵.

La **OCDE** ha propuesto una serie de remedios o condicionamientos para mantener la competencia efectiva como consecuencia de una operación de integración, entre los que se destacan, la exigencia de devolución franjas horarias (slots), el acceso a sistemas información de reserva e instalaciones aeroportuarias, así como la obligación de celebrar acuerdos interlínea. En algunos casos particulares se ha indicado la desinversión en slots puede no ser suficiente, cuando normalmente no se ha operado por terceros los slots en los puntos de ida y de llegada, ante esto se han incluido opciones como en el caso norteamericano, la prohibición de coordinación de las tarifas en ciertas rutas para disminuir la preocupación de la autoridad de competencia¹⁷⁶.

En este sentido, a nivel de la **OCDE** se ha reconocido que existen medidas complementarias a la relacionadas con la infraestructura portuaria, que pueden ayudar a contrarrestar los efectos derivados de la aprobación de la operación. Se ha considerado que congelar ciertas frecuencias diarias si un nuevo agente de mercado está dispuesto a servir es una opción adecuada para atemperar los efectos negativos derivados de la operación de integración:

¹⁷⁴Traducción libre. OECD. Airline Mergers and Alliances 1999. “Careful review of proposals for mergers and alliances, careful use of remedies to offset anticompetitive effects and consideration of divestiture or separation in cases of dominance;” <https://www.oecd.org/daf/competition/mergers/2379233.pdf>

¹⁷⁵ OECD. Airline Mergers and Alliances 1999. “Successful new entry in the airline industry requires obtaining access to airport facilities, including rights to take-off and land at the origin and destination airports at favourable times. These take-off and landing rights are known as slots. Given the advantages of scale and scope in operating a hub-and-spoke network, successful new entry at a hub airport may require a “bank” or “portfolio” of slots clustered in time, allowing a large number of flights to arrive and depart within a short period. Many existing international airports are facing capacity constraints and must ration take-off and landing slots. The number of slots that become available for new entry is typically limited, and incumbent airlines are typically at a considerable advantage at congested airports due to the widespread use of grandfather rights. A few countries pointed out that the existing slot allocation system might enhance the competitive advantages of incumbent airlines. First, incumbent airlines, holding a large portfolio of slots, are more easily able to respond aggressively to entry by re-timing existing flights to sandwich the flights of a new entrant, limiting the entrant’s market share. Second, in most cases slots are allocated under a “use-it-or-lose-it” rule - slots must be used or returned to the slot allocation authority. In addition, in many countries slots cannot be bought or sold, but can be swapped for other slots. Incumbent airlines, with larger networks are more likely to be able to acquire and make use of poorer slots that open up and therefore more likely to be in a position to offer slots for exchange when more desirable ones become available.”

<https://www.oecd.org/daf/competition/mergers/2379233.pdf>

¹⁷⁶ OECD. Airline Mergers and Alliances 1999. In regard to mergers and alliances, competition authorities have proposed a variety of remedies to maintain effective competition, including requiring the divestment of slots, provisions ensuring access to computer reservation systems, access to airport facilities and an obligation to inter-line. In some cases, slot divestitures may not be enough to eliminate the competition concern. The reason is that new point-to-point entry on the hub-hub route of an existing network is extremely difficult, especially for a network, which does not itself, operate a hub at one or both ends. The roundtable revealed some differences between agencies as to what further remedies should be imposed. For example, the EU has favoured adding market share restraints on key routes where there are competition concerns. The US has instead preferred “carve outs”, under which the alliance members would not be able to co-ordinate unrestricted coach class, business, or first class fares for local US point-of-sale passengers.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“Por ejemplo, en la consideración de la alianza LUFTHANSA / SAS ALLIANCE, la Comisión Europea aprobó una alianza sujeta al cumplimiento de que las aerolíneas deben congelar el número de frecuencias diarias cuando nuevos entrantes decidan servir la ruta”¹⁷⁷.

Por último, en el caso de la autoridad de competencia chilena que involucró la operación de **LAN AIRLINES** con **TAM LINHAS AEREAS**, el Tribunal de Derecho de la Libre Competencia consideró que, si bien no debía prohibirse la operación, si consideró necesario imponer condicionamientos, entre ellos la posibilidad de intercambio de slots, así como la extensión del programa de viajeros frecuentes de **LATAM** (la entidad integrada) a los pasajeros de aerolíneas interesadas, entre otras¹⁷⁸.

5.7.2.8.1. Devolución de slots como medida idónea para contrarrestar los efectos anticompetitivos.

Para la **OCDE** en los casos en que las integraciones puedan derivar en procesos de concentración o la generación de un agente con dominancia, se ha reconocido que la implementación de la limitación de los slots es una medida eficaz, en el mercado de transporte aéreo, para contrarrestar los efectos negativos de la operación, sobre todo en caso en que la capacidad existente del aeropuerto no pueda ser expandida como consecuencia de la operación¹⁷⁹.

De la misma forma, la autoridad australiana de competencia ha reconocido que la devolución de slots en “peak times” se constituyen en una medida idónea para solucionar las restricciones que puede generar la aprobación de una **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**¹⁸⁰.

En este sentido, la Comisión Europea, en el caso de **LUFTHANSA** con **AIR BERLIN**, consideró que los compromisos de devolución de los slots eliminaban las dudas sobre la compatibilidad de la transacción con el mercado doméstico, porque el incremento neto de la transacción derivado de la adquisición de slots era bajo y la tenencia de las franjas horarias de **LUFTHANSA** sería limitada incluso teniendo en cuenta las reglas de asignación de pool de slots¹⁸¹.

¹⁷⁷ OECD. Airline Mergers and Alliances 1999.

¹⁷⁸ TDLC, Resolución 37 de 2011, punto 111.

¹⁷⁹ OECD. Airline Mergers and Alliances 1999. Controls on the ability of an airline to acquire dominance in the market for slots, gates, ground-handling or maintenance and/or requirements to divest from a dominant position in the market for slots, gates, ground-handling or maintenance and/or constraints on the ability of the firms to use such a dominant position to restrict competition Where an expansion of existing capacity is not possible, it is clearly important to ensure that an existing airline does not acquire a dominant position in airport facilities. Or, if an airline does so, to consider policies of requiring divestiture or other policies which ensure that the facilities are available to rival airlines on non-discriminatory terms and conditions. For example, in the BA/AA and Lufthansa/SAS/United cases, the EC proposed that the merging airlines be required to give up a large number of slots to competitors wishing to provide US-London services, who could not obtain slots through the normal slot allocation mechanisms. In both instances, the EC proposed that, as a one-off mandatory divestiture, the merging airlines be required to give up slots and facilities (at both ends) on demand by competitors until competitors provided at least 55 percent of the total number of services on the hub-hub route in question.

¹⁸⁰ QANTAS will take no action inconsistent with these undertakings which would hinder or prevent the impulse slots being available for use by Virgin Blue or a New Entrant. QANTAS believes that, from a competition perspective, the only significant concern affects the use of Peak Hour Slots as a barrier to new entry on routes ex-Sydney, particularly the Sydney-Melbourne route.

https://www.accc.gov.au/system/files/public-registers/undertaking/331571-1-d01_15509.pdf

¹⁸¹ No. M.8633 - LUFTHANSA / CERTAIN AIR BERLIN ASSETS
https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m8633_2370_3.pdf



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

De otra parte, el Departamento de Estado de Estados Unidos llegó a un acuerdo con las aerolíneas **AMERICAN AIRLINES** y **US AIRWAYS** sobre la implementación de remedios para mitigar el daño que podía generar a la libre competencia económica el resultado de la integración propuesta¹⁸². En este caso la mitigación de los daños se materializó con la devolución de slots en los aeropuertos Reagan National y La Guardia¹⁸³. En este caso, el Departamento de Justicia argumentó que el remedio permitía la entrada o expansión de aerolíneas que pueden proveer competencia significativa en numerosos mercados, eliminaba el aumento significativo en la concentración de franjas horarias en el aeropuerto Reagan que de otro modo hubiere ocurrido, y mejoraba la capacidad de las aerolíneas de bajo costo para competir con las aerolíneas tradicionales en todo el sistema¹⁸⁴.

5.7.3. ANÁLISIS DE LOS REMEDIOS OFRECIDOS POR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES. RAZONES DE LA INSUFICIENCIA Y CONDICIONAMIENTO IMPUESTO.

La Aeronáutica Civil como autoridad de competencia en materia de integraciones empresariales en el sector aeronáutico se encuentra habilitada para imponer condicionamientos a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Esto con el fin de garantizar la preservación efectiva de la competencia y aislar los efectos que traería como consecuencia la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** para el transporte aéreo de pasajeros y de carga en rutas domésticas e internacionales, en los términos del artículo 11 de la Ley 1340 de 2009. Teniendo como marco de referencia los intereses que la ley impone a todo trámite en materia de protección de la libre competencia económica, como son la libre participación de las empresas en el mercado, el bienestar de los consumidores y la eficiencia económica, según lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 1340 de 2009, así como el carácter de servicio público esencial que tiene el transporte público aéreo, según lo consagrado en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, la Dirección analizará los condicionamientos propuestos.

En este sentido, derivado del carácter de servicio público esencial consagrado en la Ley 336 de 1996, corresponde a la Aeronáutica Civil, particularmente a esta Dirección, además de las funciones propias asignadas por la Ley 1340 de 2009 en materia de integraciones

¹⁸² United States v. US Airways Group, Inc. 38 F. Supp. 3d 69 (D.D.C. 2014) “On November 12, 2013, the parties reached a settlement, and the United States filed a proposed Final Judgment designed to remedy the harm to competition that was likely to result from the proposed merger. The proposed Final Judgment requires the divestiture of slots, gates, and ground facilities at seven airports around the country. CIS at 2–3. Specifically, the Defendants are required to divest or transfer to purchasers approved by the United States”. <https://casetext.com/case/united-states-v-us-airways-grp-inc-1>

¹⁸³ United States v. US Airways Group, Inc. 38 F. Supp. 3d 69 (D.D.C. 2014) • 104 air carrier slots at Reagan National (i.e., all of American's pre-merger air carrier slots) and rights and interests in any associated gates or other ground facilities, up to the extent such gates and ground facilities were used by Defendants to support the use of the divested slots; Both Reagan National and LaGuardia are subject to slot limitations governed by the FAA, which limit the number of take-offs and landings at each of these airports. CIS at 7. Slots at Reagan National are designated as either “air carrier,” which may be operated with any size aircraft that meets the operational requirements of the airport, or “commuter” which must be operated using aircraft with seventy-six seats or fewer. Id. at 2 n. 2. • 34 slots at New York LaGuardia International Airport (“LaGuardia”) and rights and interests in any associated gates or other ground facilities, up to the extent such gates and ground facilities were used by Defendants to support the use of the divested slots; and • Rights and interests to two airport gates and associated ground facilities at each of the following airports: Chicago O'Hare International Airport (“O'Hare”), Los Angeles International Airport (“LAX”), Boston Logan International Airport (“Boston Logan”), Miami International Airport (“Miami International”), and Dallas Love Field. <https://casetext.com/case/united-states-v-us-airways-grp-inc-1>

¹⁸⁴ United States v. US Airways Group, Inc. 38 F. Supp. 3d 69 (D.D.C. 2014). The United States argues that this remedy permits the entry or expansion of airlines that can provide meaningful competition in numerous markets, eliminates the significant increase in concentration of slots at Reagan National that otherwise would have occurred, and enhances the ability of low-cost carriers to compete with legacy carriers on a system-wide basis. The subject slots and facilities have been or are in the process of being divested to several airlines, specifically Southwest Airlines, JetBlue Airways, and Virgin America. Gov't Resp. at 7.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

empresariales, garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios. Así, en el análisis de los condicionamientos propuestos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, la protección de los usuarios del transporte aéreo de pasajeros será una herramienta adicional de valoración a tener en cuenta por esta Dirección.

5.7.3.1. Devolución de slots.

Como remedio a los efectos negativos que pudiera tener la transacción relacionada con la acumulación de slots, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** presentaron dos opciones de condicionamientos a fin de corregirlos, propuesta A y B.

5.7.3.1.1. Análisis de la propuesta de devolución de slots A.

En su propuesta de condicionamiento A, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron una devolución promedio diaria de 34,7 slots en salida y 21,7 en llegada para la temporada Summer 23 y una devolución promedio diaria de 57,3 slots en salida y 41,6 en llegada para la temporada Winter 23.

A continuación, se resumirá el efecto que tendría el condicionamiento A, bajo los parámetros de disponibilidad de slots expuestos en el capítulo de efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** para las temporadas Summer 23 y Winter 22 expresado en horario UTC¹⁸⁵.

Como se expresó con anterioridad, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** genera una concentración alta de slots en horarios prime o “peak times” para el ente integrado. Por ende, para el análisis de este condicionamiento se tendrá en cuenta si la oferta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** logra contrarrestar los efectos derivados de la alta concentración, y se traduce en el mantenimiento del escenario de competencia pre-integración.

Como se pasa a explicar a continuación, la propuesta de condicionamiento en este particular y crítico asunto no resulta ser una medida estructural que logre aislar los efectos negativos de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Gran parte la oferta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** concentra su devolución en las franjas menos demandadas, que no se consideran franjas horarias con mayor demanda o “peak times”.

Para efectos, de la interpretación del efecto de la propuesta del condicionamiento A, esta Dirección ha acudido a un método ilustrativo de parametrización por colores. Para ello se han usado los colores blanco, verde, amarillo y rojo que van de menor a mayor en relación con la “oferta de slots”, yendo des una oferta amplia de slots a un escenario de escasez de slots.

De color blanco están aquellas franjas que tienen una capacidad más amplia, la oferta de slots permite la entrada de nuevos competidores. De color verde se pueden observar las franjas que están cercanas a completar la capacidad, pero, que tienen todavía una oferta reducida de slot.

Por otro lado, de color amarillo están aquellas franjas en las que no queda ningún slot para ser ofertado y de color rojo en las que la cantidad de slots históricos asignados es superior a la capacidad actual. En los casos de los colores amarillos y rojos el esquema de slots se

¹⁸⁵ Coordinated Universal Time (UTC).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

convierte en una barrera de entrada para algún otro competidor dado que no cuentan con oferta de slots con las que otra compañía pudiera ejercer presión competitiva.

- Valoración del efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 23.

A continuación se presenta el efecto que traería la aceptación del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 2023. En este caso, las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, no realizan una devolución significativa en horarios prime por lo siguiente se mantendría un situación similar a la que quedó establecida en la sección de los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Al observar la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, se evidencia que se mantiene una gran cantidad de franjas horarias sin oferta, entre ellas las 3 UTC y las franjas que se encuentran entre las 10 UTC y las 13 UTC.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento A propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las salidas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta.

Tabla No. 21– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	28	24	26	24	24	26
3	20	19	20	19	20	19	19
4	16	17	14	16	15	14	16
5	2	2	2	2	2	3	6
6	5	4	6	6	6	5	6
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	8	4	7	5	3	6
9	5	7	6	8	6	6	7
10	18	26	27	25	26	24	22
11	31	30	32	30	30	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	28	32	34	33	30	32	33
14	29	29	32	31	29	30	30
15	30	23	27	23	27	27	28
16	28	27	24	28	25	26	22
17	30	29	27	27	26	27	26
18	26	28	28	26	26	27	30
19	29	30	30	29	30	29	30
20	29	31	30	31	29	31	29
21	27	28	25	29	27	29	26
22	25	28	26	28	27	27	28
23	26	28	24	28	26	27	26

Tabla No. 22 – Efecto del condicionamiento A

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	19	21	24	21	17	22	18
1	18	18	18	22	22	22	18
2	23	26	23	26	22	24	20
3	18	18	19	18	19	18	18
4	15	15	13	15	14	14	14
5	2	2	2	2	2	0	6
6	4	3	5	6	6	4	6
7	3	1	1	0	1	1	1
8	2	8	0	6	5	2	6
9	3	7	5	7	6	6	7
10	17	26	27	24	26	24	22
11	31	30	32	29	29	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	28	32	34	33	29	32	33
14	26	24	28	29	25	28	26
15	26	18	24	18	21	21	22
16	27	27	21	27	25	25	22
17	29	29	27	26	25	27	26
18	24	25	28	26	26	25	28
19	29	28	29	27	28	25	28
20	26	29	28	31	27	30	27
21	24	25	19	25	21	27	23
22	22	27	23	26	25	25	25
23	24	28	22	26	24	25	24

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página:112 de 194



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Como se desprende de la anterior tabla, la propuesta no aísla los efectos negativos derivados de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En este comparativo se observa cómo no existe un cambio real de en la disponibilidad de slots en las franjas más demandadas, que como se expuso son las franjas más críticas, en las que la oferta no puede satisfacer la demanda. Este análisis de la ausencia de efectividad de la propuesta del condicionamiento de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se reitera en todos los escenarios. Esto teniendo presente que para cada una de las temporadas las franjas horarias con mayor demanda varían como se explica a continuación.

- **Valoración del efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 23.**

Para las llegadas en la temporada Summer 23, se mantiene limitada la oferta en las franjas ubicadas entre las 0 UTC y las 3 UTC, las franjas entre las 15 y 18 UTC y, las franjas 9 UTC, 20 UTC y 23 UTC, que en algunos casos se consideran franjas prime.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento A propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente el condicionamiento. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa nuevamente cómo la propuesta no tiene un efecto significativo en la disponibilidad de slots luego de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Tabla No. 23– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	34	36	31	32	34
1	27	26	25	24	26	24	26
2	24	25	25	24	25	25	24
3	26	25	27	24	28	28	26
4	18	24	23	20	23	23	22
5	6	7	6	6	6	5	6
6	6	7	7	7	5	7	8
7	3	6	6	7	5	3	7
8	5	6	7	6	4	5	5
9	8	9	7	8	9	8	9
10	11	10	11	12	11	11	12
11	21	19	19	19	20	20	19
12	16	26	24	24	24	22	22
13	18	19	18	20	17	18	20
14	21	22	22	21	21	20	23
15	23	24	24	24	24	24	24
16	28	28	30	27	29	28	29
17	22	23	22	24	22	24	22
18	22	24	25	25	24	23	22
19	22	21	21	23	21	22	23
20	25	25	24	25	25	22	24

Tabla No. 24 – Efecto del condicionamiento A

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	34	36	31	32	34
1	27	25	25	24	24	23	26
2	24	25	25	24	25	24	24
3	26	25	26	24	28	27	26
4	15	24	21	18	21	22	21
5	4	6	5	6	5	3	5
6	2	3	3	6	1	4	6
7	2	5	3	6	5	0	7
8	5	3	5	5	3	3	4
9	7	9	7	7	9	6	9
10	11	10	11	12	11	11	12
11	19	17	15	17	17	19	18
12	14	26	24	24	24	21	22
13	17	19	18	19	17	17	18
14	21	22	22	21	21	17	21
15	23	24	23	24	24	23	23
16	28	28	30	27	29	28	29
17	22	23	22	24	22	24	22
18	22	24	25	25	24	23	22
19	20	19	19	21	21	18	20
20	25	24	23	24	24	21	23



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

21	20	22	22	20	21	20	21	21	20	21	22	18	21	18	17
22	22	21	23	21	22	23	21	22	20	20	20	17	21	21	19
23	32	32	27	34	32	32	34	31	32	27	33	31	31	31	33

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Valoración del efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 2022.

Para las salidas en la temporada Winter 2022, se mantienen gran cantidad de franjas sin remediar entre 10 UTC y las 13 UTC, consideradas franjas horarias con alta demanda.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento A propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las salidas en la temporada Winter 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa nuevamente como la propuesta no tiene un efecto significativo en la disponibilidad de slots luego de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Tabla No. 25– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	24	27	27	28	22	25	28
1	28	32	30	28	29	30	28
2	27	28	28	28	27	27	29
3	18	19	17	18	18	18	19
4	15	17	15	15	16	16	18
5	7	6	7	6	6	5	7
6	9	9	9	9	8	9	9
7	4	2	3	3	3	5	3
8	3	5	2	6	5	6	5
9	7	8	9	9	9	8	7
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	34	35	34	33	33	35
12	35	33	34	33	33	33	31
13	33	31	32	34	29	33	29
14	26	30	32	30	30	28	32
15	25	27	25	23	25	26	27
16	24	20	20	21	22	26	20
17	27	27	30	27	27	32	28
18	30	29	27	28	31	27	28
19	31	31	31	29	30	32	29
20	29	32	29	31	30	28	29
21	23	26	25	25	27	24	27
22	21	25	23	22	24	25	21
23	30	32	29	29	30	29	28

Tabla No. 26– Efecto del condicionamiento A

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	17	18	23	23	16	21	20
1	22	28	26	23	27	25	19
2	24	25	27	25	23	22	25
3	15	15	13	14	13	14	15
4	14	16	12	13	14	14	15
5	6	5	7	5	5	4	6
6	8	8	8	9	7	8	8
7	2	0	1	1	1	3	1
8	-1	4	-2	2	1	3	4
9	5	5	7	7	6	8	4
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	32	33	33	33	32	34
12	35	33	33	33	32	33	30
13	33	31	32	34	29	33	26
14	23	26	28	30	28	25	30
15	22	25	23	19	21	22	23
16	21	18	17	18	18	22	15
17	26	25	29	26	22	30	26
18	28	28	26	26	30	24	25
19	28	27	30	26	28	29	24
20	25	30	26	29	29	26	28
21	20	22	22	21	23	20	26
22	16	23	20	17	20	22	17
23	28	32	29	29	29	27	27

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- Valoración del efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Winter 2022.

Para las llegadas en la temporada Winter 2022, el condicionamiento solo aporta a reducir la concentración entre las 5 UTC y las 9 UTC.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento A propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Winter 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa nuevamente como la propuesta no tiene un efecto significativo en la disponibilidad de slots que aisle la concentración de slots para el ente integrado.

Tabla No. 27– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	24	27	27	28	22	25	28
1	28	32	30	28	29	30	28
2	27	28	28	28	27	27	29
3	18	19	17	18	18	18	19
4	15	17	15	15	16	16	18
5	7	6	7	6	6	5	7
6	9	9	9	9	8	9	9
7	4	2	3	3	3	5	3
8	3	5	2	6	5	6	5
9	7	8	9	9	9	8	7
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	34	35	34	33	33	35
12	35	33	34	33	33	33	31
13	33	31	32	34	29	33	29
14	26	30	32	30	30	28	32
15	25	27	25	23	25	26	27
16	24	20	20	21	22	26	20
17	27	27	30	27	27	32	28
18	30	29	27	28	31	27	28
19	31	31	31	29	30	32	29
20	29	32	29	31	30	28	29
21	23	26	25	25	27	24	27
22	21	25	23	22	24	25	21
23	30	32	29	29	30	29	28

Tabla No.28 – Efecto del condicionamiento A

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	17	18	23	23	16	21	20
1	22	28	26	23	27	25	19
2	24	25	27	25	23	22	25
3	15	15	13	14	13	14	15
4	14	16	12	13	14	14	15
5	6	5	7	5	5	4	6
6	8	8	8	9	7	8	8
7	2	0	1	1	1	3	1
8	-1	4	-2	2	1	3	4
9	5	5	7	7	6	8	4
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	32	33	33	33	32	34
12	35	33	33	33	32	33	30
13	33	31	32	34	29	33	26
14	23	26	28	30	28	25	30
15	22	25	23	19	21	22	23
16	21	18	17	18	18	22	15
17	26	25	29	26	22	30	26
18	28	28	26	26	30	24	25
19	28	27	30	26	28	29	24
20	25	30	26	29	29	26	28
21	20	22	22	21	23	20	26
22	16	23	20	17	20	22	17
23	28	32	29	29	29	27	27

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Conclusiones del análisis de la propuesta de condicionamiento A.

Al evaluar los remedios de la propuesta de condicionamientos A, la Dirección no encontró que estos aislen los efectos que se derivarían de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. En este sentido, con la fórmula propuesta por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se ampliaría el poder de mercado del ente integrado frente a que



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

actualmente ostenta **AVIANCA**, como consecuencia de la alta concentración de slots en su cabeza. Así, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendrían la posibilidad de limitar la participación de otros agentes en el mercado. Por las razones expuestas esta Dirección considera que la propuesta de condicionamientos A no resulta adecuada para aislar los efectos derivados de la aprobación de la operación.

5.7.3.1.1. Análisis de la propuesta B de devolución de slots.

A continuación se presenta el análisis de propuesta B de devolución de los slots. Como resultado del análisis esta Dirección encontró que lo expresado como conclusiones en el análisis de la propuesta A se repite. Si bien la propuesta de condicionamiento B incluye un número mucho más amplio que la propuesta A, este igual no es representativo porque en todo caso el número adicional está representado por los slots necesarios que se requerirían para materializar la propuesta de la venta de subasta de los activos. La propuesta B no resuelve de ninguna manera los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

En su propuesta de condicionamiento B, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron una devolución promedio diaria de 50,7 slots en salida y 37,7 en llegada para la temporada Summer 23 y una devolución promedio diaria de 73,3 slots en salida y 57,6 en llegada para la temporada Winter 23.

Procedemos a expresar el efecto que tendría en condicionamiento B bajo los parámetros que capacidad expuestos anteriormente para las temporadas Summer 23 y Winter 22 en Hora Local. Para este ejercicio se presenta la comparación de las tablas de los efectos derivados de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** versus el efecto de los condicionamientos. En esta comparación se permite observar que no existe una variación real que aisle los efectos derivados de la aprobación.

- Efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 2023.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento B propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las Salidas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa nuevamente cómo la propuesta no tiene un efecto significativo en la disponibilidad de slots, y se traduce en una alta concentración de los slots para el ente integrado.

Tabla No. 29– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	28	24	26	24	24	26
3	20	19	20	19	20	19	19
4	16	17	14	16	15	14	16
5	2	2	2	2	2	3	6
6	5	4	6	6	6	5	6
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	8	4	7	5	3	6
9	5	7	6	8	6	6	7
10	18	26	27	25	26	24	22

Tabla No. 30– Efecto del condicionamiento B

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	17	20	23	20	16	21	17
1	17	16	16	20	20	20	16
2	22	25	22	25	21	23	19
3	18	18	19	18	19	18	18
4	15	15	13	15	14	14	14
5	2	2	2	2	2	0	6
6	4	3	5	6	6	4	6
7	3	1	1	0	1	1	1
8	2	8	0	6	5	2	6
9	3	7	5	7	6	6	6
10	16	25	26	23	25	24	22



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

11	31	30	32	30	30	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	28	32	34	33	30	32	33
14	29	29	32	31	29	30	30
15	30	23	27	23	27	27	28
16	28	27	24	28	25	26	22
17	30	29	27	27	26	27	26
18	26	28	28	26	26	27	30
19	29	30	30	29	30	29	30
20	29	31	30	31	29	31	29
21	27	28	25	29	27	29	26
22	25	28	26	28	27	27	28
23	26	28	24	28	26	27	26

11	31	30	31	29	29	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	26	31	33	32	27	30	31
14	24	21	26	26	23	25	24
15	25	17	23	17	20	20	21
16	25	25	19	25	23	23	20
17	28	28	26	25	24	26	25
18	24	25	28	26	26	25	28
19	29	28	29	27	28	25	28
20	26	29	28	31	27	30	27
21	23	24	18	24	20	26	22
22	21	25	22	25	24	24	24
23	23	28	21	25	23	24	23

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 2023.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento B propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa nuevamente como la propuesta no tiene un efecto significativo en la disponibilidad de slots, y se traduce en una alta concentración de los slots para el ente integrado.

Tabla No. 31– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	34	36	31	32	34
1	27	26	25	24	26	24	26
2	24	25	25	24	25	25	24
3	26	25	27	24	28	28	26
4	18	24	23	20	23	23	22
5	6	7	6	6	6	5	6
6	6	7	7	7	5	7	8
7	3	6	6	7	5	3	7
8	5	6	7	6	4	5	5
9	8	9	7	8	9	8	9
10	11	10	11	12	11	11	12
11	21	19	19	19	20	20	19
12	16	26	24	24	24	22	22
13	18	19	18	20	17	18	20
14	21	22	22	21	21	20	23
15	23	24	24	24	24	24	24
16	28	28	30	27	29	28	29
17	22	23	22	24	22	24	22
18	22	24	25	25	24	23	22
19	22	21	21	23	21	22	23

Tabla No.32– Efecto del condicionamiento B

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	28	29	34	36	31	32	34
1	27	25	25	24	24	23	26
2	24	25	25	24	25	24	24
3	23	23	23	21	25	24	23
4	11	20	17	14	17	18	17
5	4	6	5	6	5	3	5
6	2	3	3	6	1	4	6
7	2	5	3	6	5	0	7
8	5	3	5	5	3	3	4
9	7	9	7	7	9	6	9
10	11	10	11	12	11	11	12
11	19	17	15	17	17	19	18
12	13	25	23	22	23	20	21
13	15	18	16	17	15	15	16
14	20	21	21	20	20	16	20
15	21	23	21	23	24	21	21
16	28	28	30	27	29	28	29
17	22	23	22	24	21	24	22
18	21	23	24	24	24	22	21
19	19	18	18	20	19	17	19

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página:117 de 194



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

20	25	25	24	25	25	22	24
21	20	22	22	20	21	20	21
22	22	21	23	21	22	23	21
23	32	32	27	34	32	32	34

20	24	23	22	23	23	20	22
21	19	20	21	17	20	17	16
22	21	20	21	18	21	22	20
23	31	32	27	33	31	31	33

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 2022.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento B propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las salidas en la temporada Winter 22 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa que tiene un efecto positivo en las franjas de las 19UTC y 20 UTC, pero no uno significativo en las franjas entre las 10 UTC y las 13 UTC.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No.33 Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	24	27	27	28	22	25	28
1	28	32	30	28	29	30	28
2	27	28	28	28	27	27	29
3	18	19	17	18	18	18	19
4	15	17	15	15	16	16	18
5	7	6	7	6	6	5	7
6	9	9	9	9	8	9	9
7	4	2	3	3	3	5	3
8	3	5	2	6	5	6	5
9	7	8	9	9	9	8	7
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	34	35	34	33	33	35
12	35	33	34	33	33	33	31
13	33	31	32	34	29	33	29
14	26	30	32	30	30	28	32
15	25	27	25	23	25	26	27
16	24	20	20	21	22	26	20
17	27	27	30	27	27	32	28
18	30	29	27	28	31	27	28
19	31	31	31	29	30	32	29
20	29	32	29	31	30	28	29
21	23	26	25	25	27	24	27
22	21	25	23	22	24	25	21
23	30	32	29	29	30	29	28

Tabla No. 34 – Efecto del condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	16	17	22	22	15	20	19
1	21	27	25	22	26	24	18
2	23	24	26	24	22	21	24
3	15	15	13	14	13	14	15
4	14	16	12	13	14	14	15
5	6	5	7	5	5	4	6
6	8	8	8	9	7	8	8
7	2	0	1	1	1	3	1
8	-1	4	-2	2	1	3	4
9	5	5	7	7	6	8	4
10	15	21	25	25	24	25	23
11	33	32	33	33	33	32	33
12	35	33	33	33	32	33	30
13	32	31	31	33	28	32	25
14	22	24	27	29	27	24	29
15	21	24	22	18	20	21	22
16	20	17	16	17	17	21	14
17	25	24	28	25	21	29	25
18	27	27	25	25	29	23	24
19	27	26	29	25	27	28	23
20	23	28	24	27	27	24	26
21	19	21	21	20	22	19	25
22	16	23	20	17	20	22	17
23	26	30	27	27	27	25	25

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Winter 2022.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento B propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** para las llegadas en la temporada Winter 22 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda se expone la limitada oferta de slots sin condicionamiento y a la derecha su efecto luego de la devolución propuesta. Se observa que tiene un efecto positivo en las franjas de las 5UTC y las 9 UTC, pero no uno significativo en el resto de las franjas, en el caso que se integrarán las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

Tabla No.35 Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	30	30	30	30	32
1	27	30	30	29	30	29	33
2	24	26	25	25	24	26	25
3	26	27	23	28	28	29	29
4	28	26	28	27	27	27	29
5	7	8	7	7	7	8	7
6	7	6	8	7	7	7	6

Tabla No. 36 – Efecto del condicionamiento B

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	30	30	30	30	30
1	22	26	25	26	23	28	31
2	22	25	24	22	23	23	23
3	23	22	18	24	23	21	22
4	22	21	23	22	21	21	24
5	5	6	5	5	5	7	5
6	5	4	6	5	5	5	4



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

7	8	9	7	7	8	7	8
8	7	7	7	7	7	6	7
9	7	7	9	8	9	9	11
10	10	10	10	10	10	10	10
11	26	24	24	27	27	27	27
12	17	28	23	26	24	27	24
13	27	26	26	24	27	26	25
14	25	24	27	26	23	25	24
15	24	24	25	24	25	25	25
16	25	28	31	26	29	30	28
17	22	26	26	27	26	26	27
18	27	25	26	27	25	24	23
19	25	26	27	26	24	27	23
20	27	25	25	26	26	26	27
21	25	25	25	26	26	27	23
22	28	29	28	27	28	28	29
23	28	29	28	27	27	27	28

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

- Conclusiones de la propuesta de condicionamientos B.

Luego de evaluarla, si bien la propuesta de condicionamiento B incluye un número mucho más amplio que la propuesta A que en algunos casos permite liberar slots en ciertas franjas, esta no remedia la concentración resultante en aquellas franjas que han sido identificadas por no tener oferta de slots o tener una oferta muy limitada y que generalmente tienen una demanda alta de todos los jugadores del mercado. Por tanto, el esquema de slots se mantiene como barrera de entrada al mercado y no soluciona la concentración derivada de la transacción. Esto limita que otros operadores del mercado puedan ejercer presión competitiva en esas franjas y también la entrada de nuevos operadores a operar desde y hacia el aeropuerto El Dorado, restringiendo la oferta que pudieran encontrar los consumidores de este mercado.

5.7.3.1.3. Condicionamiento de devolución de slots impuesto por la AEROCIVIL

Luego de encontrar que las ofertas de condicionamientos de devolución slots propuestas por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** no cuentan con “elementos suficientes para considerar que tales condiciones son idóneas para asegurar la preservación efectiva de la competencia”, en los términos del artículo 11 de la Ley 1340 de 2009. La Dirección diseñó un esquema alternativo que se impondrá como condicionamiento estructural relacionado con la devolución de slots. Se expondrán las razones que llevan a considerar a esta Dirección que su implementación es idónea para asegurar la preservación efectiva de la competencia en un escenario post-integración.

Como se indicó en el curso de este acto administrativo, el principal efecto que genera la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** es el relacionado con la alta concentración de slots que tendría el ente integrado en el aeropuerto El Dorado en la ciudad de Bogotá, principalmente, en franjas horarias con alta demanda. Esta concentración se traduciría en la posibilidad para el ente integrado de limitar la entrada y crecimiento de agentes nuevos o agentes que ya se encuentran en el mercado. En este sentido, esta concentración traería como consecuencia la imposibilidad para estos agentes de mercado de nuevas ofertas que se traducen en opciones para el consumidor y un escenario de competencia vía precio. De otra parte, la concentración de slots crearía un espacio en el que el ente integrado estaría en posibilidad de distorsionar el mercado de transporte aéreo,



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

con maniobras artificiales o incluso la ejecución de prácticas anticompetitivas que se han identificado en otras jurisdicciones.

En este sentido, teniendo en cuenta los efectos de la transacción antes esbozados y con la necesidad que el condicionamiento remedie el referido problema de concentración de slots resultante de la operación, esta Dirección diseñó un condicionamiento dirigido a “preservar efectivamente la competencia que podría resultar afectada como resultado de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**”¹⁸⁶. Así, el condicionamiento que se pasa explicar impacta el efecto de la alta concentración adicional de slots que se generaría, para el ente integrado, como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Esto es, mediante la devolución de slots diseñada se crea una oferta que facilita la demanda de estos por parte de otros agentes de mercado permitiendo la oferta de servicios en las horas más demandadas o peak times, creando un escenario de más opciones de elección para los distintos pasajeros.

La Dirección valoró el escenario pre-integración, identificando la oferta de slots en todas las franjas horarias para cada uno de los días de la temporada. Esto con el fin de determinar las zonas en los que existe mayor demanda, en el Aeropuerto Internacional El Dorado, por parte de otros agentes de mercados. Este cálculo se realizó identificando el número de slots asignados a los actuales operadores frente a la capacidad con la que cuenta cada franja en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Así, en el caso de que la capacidad fuera mayor a la cantidad de slots asignados, esta Dirección consideró que no era necesario contar con una devolución de slots porque allí no se presenta el problema de alta concentración que se pretende solucionar. Por el contrario, la Dirección evidenció que la devolución de slots en aquellas franjas donde existe mayor demanda resulta ser las adecuadas porque allí es donde se lograría aislar los efectos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

Bajo esta premisa, con el fin de priorizar las necesidades del mercado, las franjas identificadas se organizaron de acuerdo con la demanda de slots reflejada en la cantidad de slots asignados por cada una de las franjas de la temporada, como se evidencia en los considerandos de la presente resolución.

En esta misma línea, la Dirección determinó cuáles de esas franjas por día de la temporada, que corresponden a las altamente demandadas o “peak times”, serían impactadas por la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** al generar una alta concentración de slots en cabeza del ente integrado. Identificando de esa forma las franjas que pudieran ser objeto de devolución de acuerdo con las necesidades reconocidas.

Así, se compararon las franjas en las que se evidenció una necesidad de oferta de slots frente a aquellas en las que el ente integrado sumaría slots, atacando el problema del aumento de concentración de slots en franjas altamente demandadas. La necesidad de devolución se calculó en estas franjas teniendo como límite que esta devolución no fuera mayor al número de slots que se suman al ente integrado en cada franja identificada. Lo anterior, en la medida en que la fórmula propuesta está dirigida a aislar los efectos negativos derivados de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y no a resolver situaciones pre-existentes a la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** como ocurre con la concentración en algunas franjas ya existente por parte de **AVIANCA**.

Resultado de este ejercicio la Dirección llegó al condicionamiento que se pasa a explicar. El condicionamiento consiste en que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán realizar una devolución promedio diaria de 33,6 slots en salida y 31,4 slots en llegada en toda la

¹⁸⁶ Superintendencia de industria y comercio, Resolución 29936 del 18 de mayo de 2022. Exp. 21- 510872



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

temporada Summer 23 y una devolución promedio diaria de 47,9 slots en salida y 67,7 en llegada en toda la temporada Winter 23, la cual deberá realizarse conforme al condicionamiento descrito en la parte final de la resolución. El condicionamiento expuesto busca que haya oferta de slots en franjas de alta demanda. A continuación, se evidencia el ejercicio realizado por esta Dirección para el cálculo de la devolución de slots por temporada.

- Devolución de slots para la temporada Summer 23

De manera ilustrativa las siguientes tablas muestran el condicionamiento relacionado con la devolución de slots que deberán cumplir **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** para la temporada Summer 23 al aprobarse la transacción. Para esta semana tipo la devolución promedio diaria será de 35,6 slots en salida y 35 slots en llegada. Esta Dirección tomó como referencia la semana tipo comprendida entre el 3 y el 9 de septiembre de 2023 que resulta ser la misma semana utilizada por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES**, y el huso horario corresponde al UTC. No obstante, como se advirtió en el acápite de condicionamientos se encuentran relacionadas las devoluciones que deben realizar las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, cada temporada por franja y día de esta. A la izquierda se muestran el número de slots a devolver para salidas y a la derecha para llegadas para esta temporada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 37 – Condicionamiento Salidas

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-
2	-	2	-	-	-	-	-
3	1	1	2	1	1	1	1
4	-	2	1	2	1	1	1
5	-	-	-	-	-	-	3
6	-	1	1	1	-	-	1
7	-	-	-	-	-	-	-
8	-	3	-	4	1	-	1
9	1	2	-	1	1	-	-
10	-	5	4	4	5	4	2
11	3	3	3	4	4	4	2
12	3	3	2	2	3	3	3
13	2	4	4	4	3	5	4
14	3	3	6	5	3	4	4
15	4	-	1	-	1	1	2
16	2	1	-	2	-	-	-
17	2	3	1	1	-	1	-
18	-	2	2	-	-	1	3
19	3	1	3	2	3	3	4
20	3	4	3	2	1	3	2
21	1	2	-	3	1	3	-
22	-	2	-	2	1	1	2
23	-	2	-	2	-	1	-

Tabla No. 38 – Condicionamiento Llegadas

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	1	1	2	2	1	1	1
1	1	-	-	1	-	-	2
2	3	2	2	2	2	2	2
3	5	4	4	3	5	4	4
4	-	4	3	-	3	3	2
5	1	2	1	1	-	-	1
6	1	2	2	2	-	2	3
7	-	1	1	2	-	-	2
8	-	-	2	1	-	-	-
9	-	1	-	-	1	-	2
10	-	-	-	-	-	-	-
11	1	-	-	-	-	-	-
12	-	3	1	1	2	1	2
13	-	-	-	-	-	-	-
14	1	2	2	1	1	-	3
15	3	4	3	4	3	2	4
16	1	1	1	1	1	1	1
17	2	2	2	2	2	3	2
18	2	2	2	2	2	1	2
19	2	1	1	3	1	2	3
20	3	2	3	3	3	2	3
21	-	2	2	-	1	-	1
22	2	1	3	1	2	3	1
23	2	2	1	1	2	2	2

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil

- Devolución de slots para la temporada Winter 22

De manera ilustrativa las siguientes tablas muestran el condicionamiento relacionado con la devolución de slots que deberán cumplir **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** para la temporada Winter 22 al aprobarse la transacción. Para esta semana tipo la devolución promedio diaria será de 49,4 slots en salida y 72,6 slots en llegada. Se tomó como referencia la semana tipo comprendida entre el 4 y el 10 de octubre de 2022 (misma utilizada por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** en su oferta), y el huso horario corresponde al UTC. No obstante, en el apartado final de condicionamientos están las devoluciones relacionadas con la temporada completa por franja y día de esta. A la izquierda se muestran el número de slots a devolver para salidas y a la derecha para llegadas.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 39– Condicionamiento Salidas

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	-	1	1	2	-	-	2
1	2	6	4	2	3	4	2
2	1	2	2	2	1	1	3
3	4	4	3	4	4	4	5
4	2	3	1	1	3	2	2
5	1	1	1	-	1	1	1
6	1	1	1	1	-	1	1
7	1	-	-	-	-	2	-
8	-	2	-	3	2	3	2
9	3	2	3	2	2	3	-
10	-	2	2	2	2	2	2
11	5	3	5	5	4	3	4
12	3	2	2	3	2	3	2
13	6	3	2	3	3	3	3
14	-	4	6	4	3	2	6
15	-	1	-	-	-	-	1
16	-	-	-	-	-	-	-
17	1	1	4	1	1	6	2
18	4	3	1	2	4	1	2
19	5	5	5	3	4	4	3
20	3	6	3	5	4	2	3
21	-	-	-	-	1	-	1
22	-	-	-	-	-	-	-
23	4	5	3	3	3	3	2

Tabla No.40 – Condicionamiento Llegadas

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	-	2	-	-	-	-	-
1	2	3	6	5	6	4	8
2	4	3	3	2	2	4	2
3	6	7	3	6	6	5	6
4	6	5	6	5	5	5	6
5	2	2	2	2	2	2	1
6	2	1	2	2	2	2	1
7	2	3	-	-	2	-	1
8	2	2	2	2	2	1	2
9	1	2	3	2	4	3	6
10	-	-	-	-	-	-	-
11	6	2	1	5	5	5	6
12	-	8	3	6	4	7	4
13	7	6	5	4	4	5	5
14	5	4	7	6	3	5	4
15	4	1	2	1	1	1	3
16	-	-	-	-	-	-	-
17	2	4	5	5	6	6	5
18	6	3	6	4	5	4	2
19	3	3	3	6	3	5	3
20	4	4	5	4	3	3	2
21	3	4	3	4	2	4	1
22	5	4	2	3	3	2	3
23	-	2	1	-	1	-	2

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil

- **Análisis del efecto del condicionamiento de slots propuesto**

A continuación se resumirá el efecto que tendría el condicionamiento bajo los parámetros de disponibilidad de slots expuestos en el capítulo de efectos de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** para las temporadas Summer 23 y Winter 22 expresado en horario UTC¹⁸⁷.

Como se expresó con anterioridad, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** genera una concentración alta de slots en horarios prime o “peak times” para el ente integrado. Por ende, este condicionamiento buscó que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** realizaran una devolución en estas franjas para contrarrestar los efectos derivados de la transacción.

- **Efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Summer 2023.**

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento para las Salidas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda la situación previa a la transacción y a la derecha su efecto luego de la devolución proyectada.

¹⁸⁷ Coordinated Universal Time (UTC).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 41– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	28	24	26	24	24	26
3	20	19	20	19	20	19	19
4	16	17	14	16	15	14	16
5	2	2	2	2	2	3	6
6	5	4	6	6	6	5	6
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	8	4	7	5	3	6
9	5	7	6	8	6	6	7
10	18	26	27	25	26	24	22
11	31	30	32	30	30	31	30
12	31	35	31	33	34	33	33
13	28	32	34	33	30	32	33
14	29	29	32	31	29	30	30
15	30	23	27	23	27	27	28
16	28	27	24	28	25	26	22
17	30	29	27	27	26	27	26
18	26	28	28	26	26	27	30
19	29	30	30	29	30	29	30
20	29	31	30	31	29	31	29
21	27	28	25	29	27	29	26
22	25	28	26	28	27	27	28
23	26	28	24	28	26	27	26

Tabla No. 42 – Efecto del condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	22	22	24	24	19	23	22
1	18	23	20	24	23	23	22
2	24	26	24	26	24	24	26
3	19	18	18	18	19	18	18
4	16	15	13	14	14	13	15
5	2	2	2	2	2	3	3
6	5	3	5	5	6	5	5
7	3	1	1	1	2	2	2
8	5	5	4	3	4	3	5
9	4	5	6	7	5	6	7
10	18	21	23	21	21	20	20
11	28	27	29	26	26	27	28
12	28	32	29	31	31	30	30
13	26	28	30	29	27	27	29
14	26	26	26	26	26	26	26
15	26	23	26	23	26	26	26
16	26	26	24	26	25	26	22
17	28	26	26	26	26	26	26
18	26	26	26	26	26	26	27
19	26	29	27	27	27	26	26
20	26	27	27	29	28	28	27
21	26	26	25	26	26	26	26
22	25	26	26	26	26	26	26
23	26	26	24	26	26	26	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

Como se puede observar, a diferencia de la propuesta de **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES**, este condicionamiento logra ampliar la oferta de slots en las franjas comprendidas entre las 10 UTC y las 13 UTC y en otras franjas a lo largo del día. Al observar este comparativo, se permite ver como las franjas horarias rojas y amarillas desaparecen en gran parte de la gráfica, cumpliendo la finalidad del condicionamiento, preservando las condiciones de competencia del escenario pre-integración.

- **Efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 2023.**

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Summer 23 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda la situación previa a la transacción y a la derecha su efecto luego de la devolución proyectada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 43– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	34	36	31	32	34
1	27	26	25	24	26	24	26
2	24	25	25	24	25	25	24
3	26	25	27	24	28	28	26
4	18	24	23	20	23	23	22
5	6	7	6	6	6	5	6
6	6	7	7	7	5	7	8
7	3	6	6	7	5	3	7
8	5	6	7	6	4	5	5
9	8	9	7	8	9	8	9
10	11	10	11	12	11	11	12
11	21	19	19	19	20	20	19
12	16	26	24	24	24	22	22
13	18	19	18	20	17	18	20
14	21	22	22	21	21	20	23
15	23	24	24	24	24	24	24
16	28	28	30	27	29	28	29
17	22	23	22	24	22	24	22
18	22	24	25	25	24	23	22
19	22	21	21	23	21	22	23
20	25	25	24	25	25	22	24
21	20	22	22	20	21	20	21
22	22	21	23	21	22	23	21
23	32	32	27	34	32	32	34

Tabla No. 44 – Efecto del condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	28	29	32	34	30	31	33
1	26	26	25	23	26	24	24
2	21	23	23	22	23	23	22
3	21	21	23	21	23	24	22
4	18	20	20	20	20	20	20
5	5	5	5	5	6	5	5
6	5	5	5	5	5	5	5
7	3	5	5	5	5	3	5
8	5	6	5	5	4	5	5
9	8	8	7	8	8	8	7
10	11	10	11	12	11	11	12
11	20	19	19	19	20	20	19
12	16	23	23	23	22	21	20
13	18	19	18	20	17	18	20
14	20	20	20	20	20	20	20
15	20	20	21	20	21	22	20
16	27	27	29	26	28	27	28
17	20	21	20	22	20	21	20
18	20	22	23	23	22	22	20
19	20	20	20	20	20	20	20
20	22	23	21	22	22	20	21
21	20	20	20	20	20	20	20
22	20	20	20	20	20	20	20
23	30	30	26	33	30	30	32

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

Si bien la capacidad para las llegadas en gran parte del día la demanda supera la oferta de slots, el condicionamiento permite ampliar la oferta de slots en gran parte del día y en especial en las franjas de las 15UTC y 17UTC

- Efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 22.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento para las salidas en la temporada Winter 22 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda la situación previa a la transacción y a la derecha su efecto luego de la devolución proyectada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 45– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	24	27	27	28	22	25	28
1	28	32	30	28	29	30	28
2	27	28	28	28	27	27	29
3	18	19	17	18	18	18	19
4	15	17	15	15	16	16	18
5	7	6	7	6	6	5	7
6	9	9	9	9	8	9	9
7	4	2	3	3	3	5	3
8	3	5	2	6	5	6	5
9	7	8	9	9	9	8	7
10	16	22	26	26	25	26	23
11	33	34	35	34	33	33	35
12	35	33	34	33	33	33	31
13	33	31	32	34	29	33	29
14	26	30	32	30	30	28	32
15	25	27	25	23	25	26	27
16	24	20	20	21	22	26	20
17	27	27	30	27	27	32	28
18	30	29	27	28	31	27	28
19	31	31	31	29	30	32	29
20	29	32	29	31	30	28	29
21	23	26	25	25	27	24	27
22	21	25	23	22	24	25	21
23	30	32	29	29	30	29	28

Tabla No. 46– Efecto del condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	24	26	26	26	22	25	26
1	26	26	26	26	26	26	26
2	26	26	26	26	26	26	26
3	14	15	14	14	14	14	14
4	13	14	14	14	13	14	16
5	6	5	6	6	5	4	6
6	8	8	8	8	8	8	8
7	3	2	3	3	3	3	3
8	3	3	2	3	3	3	3
9	4	6	6	7	7	5	7
10	16	20	24	24	23	24	21
11	28	31	30	29	29	30	31
12	32	31	32	30	31	30	29
13	27	28	30	31	26	30	26
14	26	26	26	26	27	26	26
15	25	26	25	23	25	26	26
16	24	20	20	21	22	26	20
17	26	26	26	26	26	26	26
18	26	26	26	26	27	26	26
19	26	26	26	26	26	28	26
20	26	26	26	26	26	26	26
21	23	26	25	25	26	24	26
22	21	25	23	22	24	25	21
23	26	27	26	26	27	26	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

Como se puede observar, a diferencia de la propuesta de **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES**, este condicionamiento logra incrementar la oferta de slots principalmente en las franjas de las 10UTC, las 11 UTC y las 13 UTC. En otras franjas menos demandadas este condicionamiento logra dejar oferta adicional.

- Efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Winter 22.

Las siguientes tablas resumen el efecto del condicionamiento para las llegadas en la temporada Winter 22 frente a una situación en la que este no estuviera presente. A la izquierda la situación previa a la transacción y a la derecha su efecto luego de la devolución proyectada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Tabla No. 47– Situación sin condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	30	30	30	30	30	32
1	27	30	30	29	30	29	33
2	24	26	25	25	24	26	25
3	26	27	23	28	28	29	29
4	28	26	28	27	27	27	29
5	7	8	7	7	7	8	7
6	7	6	8	7	7	7	6
7	8	9	7	7	8	7	8
8	7	7	7	7	7	6	7
9	7	7	9	8	9	9	11
10	10	10	10	10	10	10	10
11	26	24	24	27	27	27	27
12	17	28	23	26	24	27	24
13	27	26	26	24	27	26	25
14	25	24	27	26	23	25	24
15	24	24	25	24	25	25	25
16	25	28	31	26	29	30	28
17	22	26	26	27	26	26	27
18	27	25	26	27	25	24	23
19	25	26	27	26	24	27	23
20	27	25	25	26	26	26	27
21	25	25	25	26	26	27	23
22	28	29	28	27	28	28	29
23	28	29	28	27	27	27	28

Tabla No. 48– Efecto del condicionamiento

UTC	1	2	3	4	5	6	7
0	29	28	30	30	30	30	32
1	25	27	24	24	24	25	25
2	20	23	22	23	22	22	23
3	20	20	20	22	22	24	23
4	22	21	22	22	22	22	23
5	5	6	5	5	5	6	6
6	5	5	6	5	5	5	5
7	6	6	7	7	6	7	7
8	5	5	5	5	5	5	5
9	6	5	6	6	5	6	5
10	10	10	10	10	10	10	10
11	20	22	23	22	22	22	21
12	17	20	20	20	20	20	20
13	20	20	21	20	23	21	20
14	20	20	20	20	20	20	20
15	20	23	23	23	24	24	22
16	25	28	31	26	29	30	28
17	20	22	21	22	20	20	22
18	21	22	20	23	20	20	21
19	22	23	24	20	21	22	20
20	23	21	20	22	23	23	25
21	22	21	22	22	24	23	22
22	23	25	26	24	25	26	26
23	28	27	27	27	26	27	26

Fuente: Cálculos Aeronáutica Civil – Sistema Score & Propuesta de Condicionamientos

Si bien la capacidad para las llegadas en gran parte del día la demanda supera la oferta de slots, el condicionamiento permite ampliar la oferta de slots en gran parte del día y en especial en las franjas de las 12UTC, 17UTC y 18 UTC.

- Comentarios adicionales sobre este condicionamiento.

En el curso del proceso los **TERCEROS INTERVINIENTES** manifestaron respecto a este condicionamiento que se presenta como una devolución de slots, pero en la práctica no es así, porque al final esos slots devueltos pueden ser solicitados por cualquiera de las “Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva” y asignadas a ellas.

Sobre este punto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** aclararon que “Los slots que actualmente tiene asignados Viva y que conservarán las Aerolíneas del Grupo Avianca-Viva, según el condicionamiento ofrecido de devolución de slots, son aquellos estrictamente necesarios para garantizar la operación de Viva en el Aeropuerto El Dorado”.

De otra parte, los **TERCEROS INTERESADOS** manifestaron que **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** habrían perdido el derecho a explotar los slots a ellos asignados. Sobre el particular indicaron que, **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** no se encuentran operando en el mercado, y, por ende, procede la devolución del 100% de los slots. La discusión de condicionamientos solo



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

procede en el caso de que las aerolíneas retomen sus operaciones”. Sobre este punto, la Dirección se permite hacer dos aclaraciones. Primero, la presente resolución se decide sin perjuicio de otras actuaciones administrativas en la que se estudien estos hechos conforme a la regulación vigente. Segundo, como se indicó anteriormente, **AVIANCA** y sus empresas afiliadas distintas de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, no podrán hacer uso de estos slots por un tiempo determinado. Con esta medida la Dirección genera un espacio propicio para **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** hagan uso de los slots no devueltos.

Por último, los **TERCEROS INTERESADOS** indicaron que la Dirección debía definir un proceso de asignación de los slots devueltos que sea “transparente, competitivo y no discriminatorio”. Sobre este punto, es importante mencionar que la competencia de esta instancia para el presente trámite no tiene este alcance, lo que no impide que Dirección reconozca que el sistema actual de asignación admite una revisión integral en aras de hacerlo más eficiente. Así, con el fin de lograr atemperar los efectos que este sistema de asignación puede generar para el proceso de devolución de slots esta Dirección contempló la opción que los slots devueltos solo puedan ser asignados al ente integrado en el último orden de preferencia y que en todo caso adquieran la calidad de ad hoc.

5.7.3.2. Condicionamiento relacionado con la devolución de frecuencias en la ruta Bogotá – Buenos Aires.

La Dirección identificó que como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** se genera una concentración por parte del ente integrado en la ruta Bogotá – Buenos Aires. Esto ante la existencia de un instrumento bilateral que regula las relaciones aerocomerciales con Argentina, el cual prevé control de capacidad, toda vez que contempla 35 frecuencias para asignas a los operadores de ambas partes. De este total, la Dirección identificó que el holding de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendría su disposición 28 de las 35 frecuencias.

Para solucionar este efecto, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron la devolución de hasta siete (7) frecuencias asignadas a ellas, en la medida que la Aerocivil lo solicite y siempre y cuando exista solicitud aprobada para operar dicha ruta por un operador establecido en Colombia. Para este condicionamiento establecieron un periodo de 3 años.

Ante la concentración que se generaría producto de la aprobación de la integración y al tratarse de un mercado altamente regulado, la Dirección considera que la propuesta formulada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es idónea para contrarrestar los efectos anticompetitivos derivados de la aprobación de integración. Esta medida está destinada a resolver el problema de concentración derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, pero no genera una disminución en la capacidad de atención de los pasajeros. Esto porque garantiza un proceso de transición entre las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y el eventual nuevo operador que atendería la ruta. Como se indicó con anterioridad, la devolución de rutas ante la solicitud de operadores entrantes es un mecanismo idóneo que puede contrarrestar los efectos de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. La **OCDE** se ha reconocido que existen medidas complementarias a la relacionadas con la infraestructura portuaria, que pueden ayudar a contrarrestar los efectos derivados de la aprobación de la operación:

“Por ejemplo, en la consideración de la alianza LUFTHANSA / SAS ALLIANCE, la Comisión Europea aprobó una alianza sujeta al cumplimiento



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

de que las aerolíneas deben congelar el número de frecuencias diarias cuando nuevos entrantes decidan servir la ruta¹⁸⁸.

Si bien la Dirección considera que la medida resulta idónea conforme a las características particulares del mercado, la propuesta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no cumple con los requisitos que deben tener los condicionamientos según el marco normativo colombiano. Principalmente, la propuesta presenta algunos elementos que no generan claridad y precisión, hecho que puede devenir en una dificultad para verificar su cumplimiento de manera posterior, como ocurre con el uso de la expresión “BOG-EZE”, dando a entender que la oferta se limitaría a la Aeropuerto Internacional de Ezeiza, pero, de manera posterior indicando que aplica a todos los aeropuertos que conecten Bogotá – Buenos Aires, así como el tiempo en el que se deberá realizar la devolución de la frecuencia. Adicionalmente, existen elementos que no se incluyen en la propuesta que podrían generar una disminución de sus efectos positivos, por ejemplo, el escenario que esta frecuencia pudiera quedar asignada a cualquier aerolínea filial o afiliada a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, o la posibilidad que estas **EMPRESAS INTERVINIENTES** se opusieran a la asignación de ruta al operador solicitante. Por este motivo, esta Dirección modificó el alcance del condicionamiento para cumplir los estándares normativos para la aprobación de este condicionamiento.

5.7.3.3. Condicionamiento de protección a los pasajeros afectados por la suspensión de operaciones de VIVA.

Las actuaciones administrativas que adelanten las autoridades de competencia deben velar por la observancia de las disposiciones sobre protección de la competencia, particularmente, deben garantizar el bienestar de los consumidores, la eficiencia económica y la libre participación de las empresas en el mercado. De esta manera, en los trámites de integraciones empresariales, las autoridades administrativas al momento de tomar las decisiones deben considerar las diferentes aristas del derecho colectivo. Así las cosas, cobra todo sentido, que en el curso de este proceso se estudie y valore el condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** dirigidos a atender los pasajeros afectados por la cancelación de las operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**. Esto en razón que uno de los propósitos del régimen de libre competencia económica es garantizar el bienestar de los consumidores.

Sin perjuicio, de la responsabilidad contractual, regulatoria y aún de tipo penal que puedan tener **EMPRESAS INTERVINIENTES** derivada de la decisión de cancelación de las operaciones **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, como lo advirtieron en sus escritos los **TERCEROS INTERESADOS**, el condicionamiento propuesto brinda una solución inmediata y eficaz a las personas afectadas por esta decisión. Así para esta Dirección, este condicionamiento es un mecanismo adicional que reforzaría la protección de los usuarios afectados, estaría acorde con los objetivos de la libre competencia económica.

Sin perjuicio de lo anterior, para esta Dirección el condicionamiento no es claro ni preciso en algunos aspectos y tiene elementos que harían su poca efectividad en la práctica. Por este motivo, la Dirección procede a ajustar el condicionamiento propuesto por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con miras a garantizar su aplicación, y a permitir una verificación adecuada de su cumplimiento.

¹⁸⁸ OECD. Airline Mergers and Alliances 1999.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Un primer aspecto relevante es el relacionado con la exigencia de la reactivación de las operaciones de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** para garantizar la prestación de los servicios a los usuarios que mantienen reservas vigentes. En este punto, la Dirección considera que no resulta acorde, una vez se encuentre aprobada la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y siendo las **EMPRESAS INTERVINIENTES** un ente integrado, que los usuarios deban esperar a una decisión administrativa de reactivación o no de la operación por parte de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** para obtener el resarcimiento ofrecido. Sobre este punto, la Dirección considera que, si el condicionamiento se encuentra dirigido a garantizar mecanismos más eficaces y oportunos que los ordinarios, y el propósito es buscar la protección del bienestar de los consumidores, es adecuado que ante la incertidumbre de la reactivación de las operaciones **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obliguen a la reacomodación de los pasajeros que cuenten con tickets desde la cancelación en cualquiera de las aerolíneas involucradas en esta operación. En caso de que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** no tengan capacidad para ello, los consumidores puedan acudir a la opción brindada a los pasajeros con tickets cancelados o con fechas anteriores, es decir, a la devolución del dinero en voucher.

Un segundo aspecto relevante es el relacionado con la aclaración que estos mecanismos son opcionales para el consumidor. La aceptación de un condicionamiento por parte de la autoridad no puede implicar en este caso particular una renuncia a las distintas reclamaciones administrativas o procesos judiciales que estos hayan iniciado. Los pasajeros afectados podrán aceptar si así lo manifiestan las opciones brindadas por **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

5.7.3.4. Mantenimiento de acuerdos interlíneas de VIVA AIR y VIVA PERÚ y celebración de acuerdos interlínea o de código compartido con SATENA.

Como se manifestó en la parte considerativa de este apartado, los condicionamientos están dirigidos a garantizar la conservación o preservación de las condiciones de competencia. En este sentido, la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** no puede implicar una desmejora de mecanismos que han dinamizado el mercado en competencia a través del aprovechamiento de eficiencias en bienestar de los consumidores, como es el caso de los acuerdos interlíneas.

A modo de ejemplo, la autoridad de competencia mexicana se pronunció sobre la validez y admisión de los acuerdos de interlínea. En una de sus decisiones reconoció que, si bien los acuerdos entre competidores son mirados con atención, ellos no siempre son dañinos, porque pueden lograr que un grupo de firmas lleve a cabo actividades de forma más eficiente, sea por la escala alcanzada, por la reducción en costos de información, transacción, marketing, entre otros aspectos¹⁸⁹. Esta misma autoridad reconoció que las

¹⁸⁹ Por otra parte, y tal como el TDLC lo ha reconocido con anterioridad, si bien aun cuando en términos generales los acuerdos entre competidores son mirados con atención por el derecho de la competencia, ellos no siempre son dañinos. En efecto, tales acuerdos bien pueden permitir a un grupo de firmas llevar a cabo actividades de forma más eficiente, sea por la escala alcanzada, por la reducción en costos de información, de transacción, de marketing (a través de la integración de promoción y avisaje) u otros, o por eliminar problemas tales como el free riding. Más aún, algunos joint ventures son valiosos en la medida que crean nuevos mercados más extendidos que los existentes.

En particular, a propósito de acuerdos celebrados entre aerolíneas, la Excm. Corte Suprema ha indicado que los beneficios de los acuerdos deben ser traspasados a los consumidores y que el potencial riesgo que dichos acuerdos pueden ocasionar debe ser neutralizado de manera efectiva por las eficiencias, sumadas a las medidas o condiciones de mitigación del caso.

<https://centrocompetencia.com/wp-content/uploads/2021/11/Informe-AE-Rol-2585-19-FNE.pdf>



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

medidas negativas derivadas de su suscripción pueden ser neutralizados de manera efectiva por las eficiencias, y por las medidas o condiciones de mitigación del caso.

Con este panorama, se entrará a estudiar el primer condicionamiento relacionado con los acuerdos interlínea. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron su intención de mantener vigente los acuerdos interlínea suscritos por un término de tres (3) años. Adicionalmente, advirtieron que este condicionamiento se otorgaba a pesar de que el término de duración propuesto podría privar a terceras aerolíneas de recibir tráfico proveniente de terceros que tienen contratada con **VIVA** esa distribución en Colombia.

Para esta Dirección, el condicionamiento ofrecido por **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** resulta idóneo, en conjunto con los expuestos en este acápite, para la aprobación de la presente integración. Esto porque permite el mantenimiento de condiciones de competencia en el escenario post-integración, evitando la eliminación de beneficios de los que han gozado usuarios de distintas aerolíneas. Sin embargo, ante la manifestación que las mismas **EMPRESAS INTERVINIENTES**, y teniendo en cuenta que la autoridad pueden adoptar medidas o condiciones de mitigación, la Dirección ajustará la oferta de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** a través de la inclusión de elementos que puedan complementar los remedios que permitan garantizar que la operación no genera una afectación a las condiciones de competencia previas.

Así, la Dirección considera apropiado no eliminar eficiencias que pudieron derivarse de la ejecución de los acuerdos interlínea e imponer requisitos con el fin de evitar la materialización de posibles efectos negativos derivados de la aceptación de este condicionamiento.

Los ajustes consisten en (i) la eliminación de cláusulas de exclusividad presentes en estos acuerdos interlíneas de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**, previa aprobación de la parte contractual; (ii) la obligación de informar por parte de **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** ante la Aeronáutica Civil y la autoridad a cargo del seguimiento la identificación de un escenario de riesgo para la libre competencia económica, derivado del cumplimiento de este condicionamiento. Esto con el fin de que, la autoridad respectiva valore la necesidad de mantener, reducir, o eliminar el alcance de este condicionamiento.

Adicionalmente, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** propusieron a esta Dirección un condicionamiento dirigido a celebrar un acuerdo interlínea o de código compartido con **SATENA**. Esto con el fin de incentivar el crecimiento de **SATENA**. Para este fin, propuso **AVIANCA** asumir parte de los costos derivados de la implementación de estos acuerdos para **SATENA**.

Sobre esta propuesta, los **TERCEROS INTERESADOS** manifestaron que es un ofrecimiento en el ámbito de una política pública, y que generaría un fortalecimiento en la posición de **AVIANCA**, porque devendría en la imposibilidad de otras aerolíneas de poder celebrar en el futuro acuerdos de este tipo con **SATENA**. Situación, que contrario al fin propuesto terminaría generando efectos nocivos en el mercado¹⁹⁰.

¹⁹⁰La **OCDE** ha propuesto una serie de remedios o condicionamientos para mantener la competencia efectiva como consecuencia de una operación de integración, entre los que se destacan, la exigencia de devolución franjas horarias (slots), el acceso a sistemas información de reserva e instalaciones aeroportuarias, así como la obligación de celebrar acuerdos interlínea.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Para esta Dirección la finalidad perseguida con este condicionamiento por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** resulta ser un fin legítimo acorde a la política de libre competencia económica. La celebración de acuerdos interlíneas y de código compartido de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con **SATENA** permitirán el crecimiento del mercado de transporte aéreo regional, aumentará la conectividad de lugares remotos del país con ciudades estratégicas del país. Esto tiene un objeto claro, el crecimiento de mercados que resultan relevantes para el bienestar del consumidor.

Sin embargo, como lo han manifestado los **TERCEROS INTERESADOS** los términos en que fue presentada la oferta de condicionamientos están dirigidos a generar una mayor ventaja a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, colocando la finalidad perseguida con este condicionamiento en un segundo plano.

El condicionamiento ofrecido se basa en la posibilidad de que sea **AVIANCA** o **VIVA** quien comercialice los vuelos operados por **SATENA** y en este sentido, las rutas objeto del contrato hacían referencia de manera exclusiva las rutas de **SATENA**.

Bajo esa premisa no se incluiría la posibilidad de comercialización por parte de **SATENA** de las rutas de **AVIANCA** o **VIVA** que es precisamente lo deseable. Esta situación será corregida por esta Dirección. En este sentido las medidas adoptadas por esta Dirección para lograr el propósito de este condicionamiento se traducen en lo siguiente:

- La posibilidad que sea **SATENA** quien comercialice las rutas de **AVIANCA** o **VIVA** conforme al inventario susceptible de consulta
- La asunción por parte de **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de todos los costos que conlleva la certificación e implementación de las herramientas necesarias para la ejecución del acuerdo.
- La obligación de no incluir cláusulas de exclusividad con el fin de eliminar posibles barreras de entrada. Esto con el fin de que **SATENA** tenga la posibilidad de celebrar este tipo de acuerdos con terceras aerolíneas.

De esta forma, con las correcciones implementadas por la Dirección se logra el objetivo del condicionamiento.

5.7.3.5. La restricción de pactos de exclusividad y preservación de contratos. No resulta idóneo la aplicación de este condicionamiento.

Esta Dirección no identificó efectos potenciales que se pudieran generar sobre los servicios de entrenamiento de pilotos en simuladores de vuelo ni en la prestación de servicios de asistencia en tierra. **AVIANCA** manifestó en la oferta de condicionamientos, que no tenían participación directa o indirecta en los proveedores de estos servicios. De la misma manera, indicó que los contratos con los proveedores de estos servicios no existen en la actualidad cláusulas de exclusividad. Habiendo realizado estas advertencias, **AVIANCA** en todo caso se comprometió a abstenerse de incluir cláusulas de exclusividad en estos contratos por dos (2) años.

Así, para esta Dirección no cobra sentido imponer un condicionamiento cuya adopción se basa en una inferencia poco probable de ocurrencia, y que al final, implicaría un desgaste administrativo por parte de la autoridad competente de verificación, como se manifestó anteriormente en relación con los condicionamientos de comportamiento. De otra parte, es relevante advertir, que las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son conscientes de la posición de mercado que tienen en el mercado y que adquirirían como consecuencia de la



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

aprobación condicionada, así como de la existencia del régimen de prácticas restrictivas de la libre competencia económica, el cual para esta Dirección tendría más efectividad que la oferta de condicionamiento de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el caso de presentarse el riesgo, que se repite no se ha encontrado probado.

5.7.3.6. “Compromisos con Colombia” y “Acceso a infraestructura del Aeropuerto El Dorado” son manifestaciones que no representan condicionamientos.

Para esta Dirección las manifestaciones realizadas por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** denominadas “Compromiso con Colombia” y “Acceso a infraestructura del Aeropuerto El Dorado” no tienen la calidad de condicionamientos.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron que se comprometían a través de sus estrategias corporativas, a cooperar con el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND 2022-2026), y en especial, a apoyar el fomento del turismo del país. Como se observa en su redacción esta manifestación no contiene una obligación o compromiso medible que pueda ser verificado de manera posterior por la autoridad encargada de su vigilancia. Esta manifestación contiene es un objetivo o propósito y no desarrolla acciones concretas que permitan su materialización. En este sentido, no se tratan de obligaciones precisas, claras y verificables.

Esta Dirección considera que la manifestación realizada por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es la expresión de una obligación constitucional y legal que tendrían estas en el marco de ejecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND 2022-2026), como una materialización de la función social de la empresa contemplado en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia. En este sentido, al haber omitido las **EMPRESAS INTERVINIENTES** acciones concretas, específicas y particulares, que derivaran en obligaciones de hacer para estas, no es posible deducir de la oferta un condicionamiento a imponer por parte de esta autoridad.

Algo similar ocurre con lo manifestado en el alcance de la oferta final, en el aparte, “Acceso a infraestructura del aeropuerto El Dorado”. En esa sección, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifiestan que se comprometen a apoyar las políticas y regulaciones orientadas a fomentar el acceso a la infraestructura del Aeropuerto El Dorado, con un enfoque regional y turístico, respetando las operaciones de *hub* de carácter internacional. Para lo cual, indicaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se comprometían a permitir y fomentar la conectividad regional a aquellas regiones apartadas del país cuyos aeropuertos cuenten con restricciones de tipo de flota.

Esta manifestación contiene objetivos y propósitos, pero no desarrolla acciones concretas que permitan verificar su materialización. En este sentido, no se tratan de obligaciones precisas, claras y verificables que puedan ser admitidas como condicionamientos. Por un lado, el apoyo en las políticas y regulaciones emitidas por las autoridades es una obligación, que como se explicó anteriormente, se desprende la función social de la empresa y es esperable de todos los agentes que participan en un modelo de economía social de mercado.

De otra, el compromiso dirigido a permitir y fomentar la conectividad regional en regiones apartadas, si bien, se reconoce que es un objetivo o meta que se esperaría de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, el hecho que no se traduzca en acciones o comportamientos particulares individualizados, hace imposible para esta Dirección su inclusión como condicionamiento, por falta de claridad y precisión.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

5.7.3.7. Subasta de activos asociados al Aeropuerto El Dorado.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** como parte la opción B contemplaron un mecanismo de desinversión estratégica de activos a través de un mecanismo de subasta, como alternativa a la devolución de slots. En el que incluían relaciones contractuales respecto al uso de aviones Airbus A320, 16 pares de slots, y la sustitución patronal de 278 empleados.

Al ser este condicionamiento una alternativa a la devolución de slots, esta Dirección considera que no resulta necesario estudiar a profundidad el alcance de este condicionamiento. Esto porque como se ha explicado la devolución de slots en horarios prime contrarresta el efecto principal derivado de la operación y es la alta congestión que se presenta en ciertas franjas horarias en el Aeropuerto El Dorado.

A continuación se señalan las dificultades representaría esta medida para la atención de la demanda derivada de la transferencia de estos activos, al no ser inmediata desde el punto de vista material, como ocurriría con la devolución de slots: 1) Es un condicionamiento estructural que estaría sujeto a la aprobación de la voluntad de un tercero como ocurre con los arrendadores de las aeronaves; 2) demanda para el comprador la carga de tramitar los permisos de operación y posterior acreditación para la transferencia del negocio; 3) Implicaría el estudio de las condiciones laborales de los empleados que pasarían al comprador así como la verificación de la idoneidad de estos empleados 4) podría ir en contra del condicionamiento de supervivencia de **VIVA AIR**, esto al implicar la entrega de activos estratégicos, esto porque manifiestan que este condicionamiento no aplica en el caso de que el número total de aviones que tenga **VIVA AIR** sea inferior a diez.

5.7.3.8. Supervivencia de VIVA.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** bajo la oferta que denominaron “Supervivencia de Viva” ofrecieron a esta Dirección el mantenimiento la operación bajo las siguientes condiciones:

- Mantenimiento de la marca y del modelo de negocio de low cost por un término de cinco (5) años.
- Adopción de mecanismos de protección de empleo que minimicen el impacto derivado de la transacción y la protección de los puestos de trabajo necesarios para que **VIVA** siga operando.
- Operación de al menos 60% de aviones de **VIVA** con la marca y bajo el modelo de negocio de **VIVA**, por un término de 3 años.
- Un mecanismo de no reducción significativa de frecuencias en aquellas rutas donde (i) el ente integrado tuviera una participación mayor del 77,5% en el caso de contar con un número de aviones mayor a 10, y de 85% si contaba con un número total de aviones menor a 10, al momento de la ejecutoria del acto que aprueba la transacción (ii) en las rutas en las que **VIVA** sea único operador. Tomando como referencia las rutas que operaba **VIVA** el 31 de enero de 2023.
- La potestad de **AVIANCA** de reducir las rutas operadas, una vez revisada información de rentabilidad y ocupación, sin ningún requisito adicional, podrá reducir una frecuencia semanal de cada una de las rutas operadas por **VIVA**.
- El mecanismo de no reducción significativa se cumplirá por cada frecuencia en la ruta, y aplicará solo para aquellas en que los factores de ocupación sean de al menos el 75%.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- En caso de que el factor de ocupación promedio mensual de VIVA de algunas rutas sea menor al 75%, se podrá reducir de una (1) frecuencia semanal a partir del siguiente mes.
- En todo caso se garantizará como mínimo de 3 frecuencias de VIVA en las rutas.
- Por último, se menciona que la duración del condicionamiento de no reducción significativa va a depender del número total de aviones que tenga VIVA.

Del análisis de la propuesta se desprende que el condicionamiento ofertado no cumple los requisitos de claridad y precisión, no se identifique de manera clara el efecto de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN** que estaría mitigando, se torna de difícil verificación ante la inclusión de múltiples variables y diferentes períodos, además incluyen elementos respecto de los cuales no se tiene certeza ya que dependen de la voluntad de terceros como de los mismos oferentes.

A continuación, se explica por qué el condicionamiento en la forma que está presentado no se ajusta a los requisitos que esta Dirección ha referido para el estudio de su admisión. Primero, el ofrecimiento no identifica el efecto restrictivo que está buscando aislar o mitigar con su aprobación. En este sentido, resulta ambiguo que se hable de una mezcla de variables entre mantenimiento de la marca y negocio low cost, mantenimiento de la flota y no reducción significativa de las rutas y a cada una de ellas se le otorgue un tiempo distinto a cada una de estas variables. Si el propósito era el mantenimiento de la oferta o de un competidor independiente, este no se consigue con la presente oferta. El mantener cada una de estas variables hace que al final la falla de una lleve que todas desaparezcan en cadena.

Segundo, no es posible que la duración del condicionamiento de reducción significativa se encuentre atado al número total de aviones que cuente **VIVA AIR** al momento en que se encuentre ejecutoriado el acto administrativo. Como es de conocimiento público, **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** tomaron la decisión unilateral de suspender operaciones el 27 de febrero de 2023. Al mismo tiempo, han informado que ha sufrido una reducción de su flota. No se tiene información de si la reducción de esta flota es permanente o transitoria. Así, condicionar la duración de factores subjetivos como el resultado de las negociaciones que pueda adelantar la aerolínea con los propietarios de las aeronaves le incluye un elemento subjetivo que no resulta aceptable.

Tercero, en referencia al modelo de “negocio low cost” está relacionado más que a la reducción de precios en el mercado, a la simplificación extrema de la oferta de un producto, al punto de ofrecer únicamente el núcleo esencial de este, que responde a una función esencial:

De hecho, para comprender la naturaleza profunda del low cost, hay que empezar por la demanda final, es decir, el consumidor. El low cost es ante todo un modelo que parte de las necesidades del consumidor, redefiniéndolas en la dirección de una simplificación extrema. Cada producto y servicio se rediseña para "desnudarlos", "trocearlos", "despojarlos" de sus funciones accesorias hasta conservar únicamente el núcleo, es decir, la función esencial, la que satisface una necesidad mínima. En este sentido, el low cost puede entenderse como un retorno a la funcionalidad primaria de los productos, una funcionalidad de la que los productores se



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

han ido distanciando progresivamente a lo largo del tiempo, multiplicando las opciones y los accesorios. (subrayado por fuera del original)¹⁹¹

Así, una explicación simplificada de los negocios Low Cost es la siguiente:

Paradójicamente, la base del bajo coste no se encuentra en los costes y la oferta, sino en la demanda y los consumidores. En efecto, el low cost se basa ante todo en un planteamiento que consiste en simplificar al extremo los productos y servicios existentes. Sin florituras, todo en lo esencial: éste podría ser el lema del low cost. Antes de simplificar lo que ya existe, es imperativo identificar claramente lo que es esencial y lo que es accesorio en sus expectativas.¹⁹² (Traducción libre)

Ahora bien, es importante precisar que el término “low-Cost” no obedece a la implementación estandarizada de fórmulas o algoritmos, por lo que determinar si un negocio tiene este tipo de modelos no es una labor exacta. Para el caso del mercado de las aerolíneas se han identificado algunos elementos característicos de los modelos Low Cost, sin que se pueda entender que sea una lista taxativa de requisitos, sino un ejercicio meramente descriptivo:

Dado que el objetivo del modelo de negocios es la disminución de dichos costos, han aparecido ideas innovativas que han dado origen a las características principales del modelo de negocio de las LCC [Low Cost Carriers]:

- 1. Se ofrece solo vuelos cortos y frecuentes punto a punto. Se busca ofrecer vuelos directos entre el mayor par de ciudades posible. Es mayormente utilizada entre rutas con alta demanda, generalmente con poca o media distancia geográfica. De esta manera, además, esto contribuye a que los aviones estén la mayor parte del tiempo volando.*
- 2. Venta de billetes directos a los clientes finales sin intermediarios. Dicha estrategia ayuda a minimizar los canales de distribución, de forma que entre menos participantes se tengan, los costos son menores.*
- 3. Utilizan aeropuertos alternos o poco utilizados. Esta estrategia trae consigo diversos beneficios como: tasas aeroportuarias más bajas que en aeropuertos principales; menor congestión de tráfico aéreo, lo cual ayuda a reducir los tiempos de escala de las aeronaves y los retrasos.*
- 4. Se ofrecen menos servicios de forma gratuita. La venta de servicios como el catering, asignación de asientos o facturación de equipaje, aumentan las ganancias de las aerolíneas al mismo tiempo que se reducen los costos finales. Los reembolsos y cambio en la reserva también están disponibles con un costo adicional.*
- 5. Cuentan con una flota de aviones de un número reducido de modelos. Este es uno de los factores de éxito más importantes, ya que debido a esto se reducen costos de mantenimiento, reparación, operación, así como la formación de pilotos y mecánicos, entre otros.*

¹⁹¹ Ibidem. Traducción propia

¹⁹² Traducción propia de Combe, E. (2014) Le low cost, une révolution économique et démocratique. Fondapol. Recuperado de <https://www.fondapol.org/app/uploads/2020/05/051-COMBE-LowCost-2014-02-13-WEB-1.pdf>



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

6. *Minimización del tiempo de “escala turn-around¹⁹³”. Se propone un modelo de gestión de operaciones de “handling” o servicios a la aeronave con el tiempo más bajo posible. Lo cual es debido, en parte al uso de aeropuertos alternos.¹⁹³*

Algo similar ocurre con el requisito de mantener la operación de al menos el 60% de los aviones con la marca **VIVA**, por un término de tres años, que se calculará con los aviones que tenga la compañía al momento de la aprobación de la operación. Para este caso, el mantenimiento o devolución de aviones, pudo haber obedecido a situaciones contractuales, a decisiones empresariales de la misma aerolínea, situación que hace que se incorpore un elemento subjetivo en la valoración del número de aviones.

Esta Dirección identificó como propósito principal de este condicionamiento el mantenimiento de una oferta en un sector importante como es el “modelo low cost” y evitar la desaparición inmediata de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** en el mercado aeronáutico colombiano. Sin embargo, como se expuso, esta finalidad no se logra con la sola indicación de permanencia del modelo “low cost” porque al final se trata de un modelo que tiene un sinnúmero de variables. En este sentido, se tuvo en cuenta los siguientes factores que resultan importantes en el mercado que generan incentivos para mantener la unidad de negocio:

- Mantenimiento de las marcas. Las marcas son un activo intangible de propiedad industrial que generan una recordación en el consumidor, y que es tenida en cuenta como factor de decisión y compra para estos.
- Mantenimiento de las rutas o frecuencias. Este factor resulta relevante porque son estas, la razón de ser principal para un agente de mercado que presta servicios de transporte aéreo. Desde este punto de vista, se mantiene la oferta del agente de mercado que se integraría, y no se desatiende la demanda de los servicios por parte de los usuarios. Sobre este punto se reconoce que
- Mantenimiento de la fuerza laboral. Este factor se tiene en cuenta ya que representan ellos uno de los aspectos principales para el funcionamiento de la unidad de negocio.
- Unificación de los tiempos. Como se manifestó, la existencia de distintos tiempos para distintas variables dificultaba la verificación del condicionamiento.

Con la interacción de estos elementos se generan razones e incentivos para mantener el modelo low cost que venía aplicando estas aerolíneas, que pasarían a ser parte de un ente integrado.

Lo antes expuesto, cobra sentido si se tiene en cuenta que desde el inicio del trámite de integración empresarial las **EMPRESAS INTERVINIENTES** indicaron que el propósito principal de la operación es la permanencia del modelo de operación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ**. Sobre el particular, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** manifestaron:

Además, la Transacción resultaría en beneficios sustanciales para los consumidores colombianos, ya que Viva mantendría la capacidad de operar y competir tanto en el mercado colombiano como en las rutas internacionales en las que opera, mientras que, para la matriz de Avianca, la Transacción

¹⁹³ Canseco, A.; Zúñiga, C. & Blanco, L. (2015). Análisis estratégico sobre el desarrollo de las líneas aéreas de bajo costo en México. Nova scientia, 7(15), 343-363. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-07052015000300343&lng=es&tlng=e



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

reforzaría las actividades en su campo de valor estratégico y contribuiría al equilibrio del portafolio de negocios (...)

Así mismo, al aprobarse la Transacción, los clientes podrían seguir disfrutando de la oferta de dos (2) aerolíneas con precios competitivos que conectan directamente más de 94 destinos¹⁹⁴.

Así, lo indicaron las **EMPRESAS INTERVINIENTES** el 5 de octubre de 2022, “(...) como se ha mencionado públicamente, de aprobarse la Transacción, Viva coexistiría como una aerolínea y negocio independiente, con el fin de evitar que la misma salga del mercado”¹⁹⁵.

El ejercicio realizado por la Dirección tiene un antecedente en derecho comparado. Se trata del caso QANTAS¹⁹⁶ en el que se evidencia la claridad y precisión del condicionamiento y evita que la verificación del cumplimiento del condicionamiento se vuelva imposible. A modo de ejemplo, se ilustra el condicionamiento de la autoridad australiana relacionada con la supervivencia de la actividad de una de las empresas fusionadas:

“Durante dos años a partir del día del cierre financiero, Qantas garantizará que se siga prestando el servicio de Qantas en las rutas en las que, a 1 de mayo de 2001, prestaban servicio exclusivamente Qantas e Impulse.

El servicio, teniendo en cuenta la frecuencia y la capacidad, que prestará Qantas en cualquiera de estas rutas será igual o mejor que el servicio prestado por Qantas o Impulse (el que preste el servicio más frecuente), a 1 de mayo de 2001.

En caso de que un competidor preste un servicio en una ruta contemplada en el presente compromiso, el servicio prestado por Qantas podrá reducirse en la misma medida que el servicio prestado por el competidor (teniendo en cuenta la frecuencia y la capacidad)¹⁹⁷.

Por las razones expuestas, la interacción del mantenimiento de rutas o frecuencias, de la fuerza laboral, de la marca y del modelo low cost se crean incentivos para mantener la operación de **VIVA AIR** y **VIVA PERÚ** como parte de un ente integrado.

6.7.3.9. CONTROL DE YIELD SOBRE NUEVAS RUTAS CON CONCENTRACIÓN DEL 100%.

¹⁹⁴ Folio 32 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

¹⁹⁵ Folio 83 de la versión no confidencial del memorial radicado el 5 de octubre de 2022 por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, contenido en el consecutivo 86 del Expediente Público.

¹⁹⁶ Adoption of dual Full Service Airline (FSA)-LCC brand structure by Australian airlines: In 2001 Qantas Airways Limited¹⁵ acquired Impulse Airlines. These assets formed the basis of a separately branded LCC (Jetstar Airways) launched by Qantas Group in 2003 and deployed to complement the Group's FSA service offering (Qantas Airways) in domestic and international airline markets.¹⁶ In recent years rival Virgin Group has implemented changes to achieve a similar dual brand structure. Specifically, in 2010 Virgin Blue (later renamed Virgin Australia) announced its 'game change strategy' and began transitioning from a LCC to a FSA in order to compete more effectively with rival FSA, Qantas Airways, for business travellers. Then, in 2013, Virgin Australia acquired a 60% interest¹⁷ in Tiger Airways Australia, a domestic LCC which had been financially distressed since it commenced operations in 2007. [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD\(2014\)24/En/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WD(2014)24/En/pdf)

¹⁹⁷ https://www.accc.gov.au/system/files/public-registers/undertaking/331571-1-d01_15509.pdf



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Con el fin de garantizar el bienestar de los consumidores y de los usuarios en las rutas donde se genera una concentración por parte de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, y contrarrestar este efecto derivado de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**. Esta Dirección considera apropiado la adopción de este mecanismo en la limitación de precios en las rutas que **VIVA AIR** tenía participación del 100% antes de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**, y las que resulten con el mismo porcentaje de concentración para **AVIANCA** y **VIVA AIR** como consecuencia de la aprobación de la **OPERACIÓN DE INTEGRACIÓN**.

6.8. CONDICIONAMIENTOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS EMPRESAS INTERVINIENTES.

Al haber encontrado que la oferta final de condicionamientos de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** es insuficiente, en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley 1340 de 2009, en concordancia con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1340 de 2009, se imponen los siguientes condicionamientos:

DEFINICIONES:

Para efectos de los condicionamientos, se deberá tener presente las siguientes definiciones:

AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. (en adelante **AVIANCA**): sociedad colombiana identificada con el NIT 890.100.577 – 6 y con domicilio principal en la ciudad de Barranquilla (Atlántico).

EMPRESAS INTERVINIENTES: Serán las sociedades **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA, FAST COLOMBIA S.A.S., VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.**

FAST COLOMBIA S.A.S.: (**FAST COLOMBIA**) sociedad colombiana identificada con el NIT 900.313.349 – 3 y con domicilio principal en el municipio de Rionegro (Antioquia). Fue constituida por medio de documento privado de fecha 16 de septiembre de 2009

INVESTMENT VEHICLE 1 LIMITED: (en adelante **IV1L**). Sociedad controlante de la sociedad **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA** y titular de los derechos económicos **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.**, o quien haga sus veces.

VIVA: Se refiere a la prestación de los servicios de transporte aéreo prestados de manera separada o conjunta por las sociedades **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** para rutas domésticas y/o internacionales, identificados con las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, o cualquier otra marca relacionada.

VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C. (VIVA AIRLINES PERÚ) es una sociedad extranjera constituida bajo las leyes de la República del Perú e identificada con RUC No. 20601237211.

YIELD: Corresponde a los ingresos por pasajero-kilómetro obtenidos por la aerolínea en cada vuelo o ruta. Se obtiene dividiendo los ingresos operacionales de la aerolínea por el total de tasa de kilómetros – pasajeros que efectivamente realizan un vuelo o ruta. Este se obtiene multiplicando la cantidad de pasajeros que realizan cada vuelo por la distancia en kilómetro volada.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Condicionamiento 1: Devolución de slots:

- Los slots que deben devolver las **EMPRESAS INTERVINIENTES** son:

Espacio dejado intencionalmente en blanco

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Devolución UTC - Salidas Summer																								
Día	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	1	2	2	-	-	-	2	-	-	-	-
2	-	-	-	1	-	-	1	-	4	1	1	1	3	3	4	-	-	2	-	2	2	1	-	-
3	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	3	2	2	3	4	-	-	3	-	2	1	-	-	1
4	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	1	-	-	2	3	-	2
5	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	-	-	1	-	-	4	-
6	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	-	3	1	1	-	-
7	-	-	1	1	-	2	-	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	2	2	-	3	-
8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-
9	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	-	2	2	3	-	-
10	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
11	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	-	-	1	-	-	2	3	-	1
12	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	-	-	-	-	2	-	-	4	-
13	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	-	-	2	1	3	3	1	-	-
14	-	-	1	1	-	2	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	-	1	-	3	2	-	3	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	2	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-
16	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	4	-	-	2	-	2	2	3	-	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

17	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
18	-	-	-	-	1	2	1	-	4	1	4	3	4	4	3	3	4	-	-	2	-	2	2	3	-	1
19	-	-	-	-	1	1	-	-	2	-	7	4	4	2	4	2	4	-	-	1	-	2	-	4	-	-
20	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	4	4	3	5	2	2	-	-	2	1	3	3	1	-	-
21	-	-	1	1	1	-	2	1	2	-	2	3	3	4	3	3	4	3	-	1	-	3	2	-	3	-
22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	3	2	1	-	-	-	3	1	-	-	-
23	-	-	-	1	1	1	-	1	4	1	4	2	3	3	3	4	4	-	-	2	1	2	2	3	-	-
24	-	-	-	1	1	1	-	1	-	-	6	3	2	4	4	4	4	-	-	3	1	3	2	-	-	1
25	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	4	4	4	-	-	2	-	1	2	3	-	1
26	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	2	4	-	-	1	-	2	1	-	4	-
27	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	2	4	3	-	-	2	1	3	2	1	-	-
28	-	-	1	1	-	2	1	-	2	-	2	3	3	4	3	4	3	3	-	1	-	3	2	-	3	-
29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	2	3	2	2	-	-	-	3	1	-	-	-
30	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	4	4	-	-	2	1	2	2	3	-	-
31	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	1
32	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	3	3	3	4	4	-	-	2	-	1	2	3	-	1
33	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	7	4	4	2	4	4	4	-	-	1	-	2	1	-	4	-
34	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	3	3	1	-	-	2	1	3	2	1	-	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

35	-	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	2	3	3	4	3	3	3	-	1	1	3	2	-	3	-
36	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	4	3	1	3	3	1	-	1	-	1	3	2	-	-	-
37	-	-	-	-	1	1	-	-	1	4	1	4	2	3	3	3	-	-	1	1	1	1	5	1	-	1
38	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	6	3	2	4	5	-	-	3	2	3	2	2	-	-	1
39	-	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	2	-	2	2	2	-	-	2
40	-	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	1	2	-	-
41	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	4	4	3	5	3	1	-	2	1	3	3	3	-	-	-
42	-	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-	-
43	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	3	3	1	-	1	-	1	-	3	2	-	-	-
44	-	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	4	2	3	3	3	-	-	1	1	1	1	5	1	-	1
45	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	1	-
46	-	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	1	-	2	2	3	-	2	-
47	-	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	1	2	-	-
48	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	1	-	2	1	3	3	3	-	-	-
49	-	-	-	1	1	-	3	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	-	2	-	-
50	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-	-	-
51	-	-	-	-	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	3	2	-	-	1	1	1	5	1	-	1	-
52	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-	-	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

53	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	-	2	1	2
54	-	-	-	-	1	1	1	-	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	3	-	3	1	2	-
55	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	-	-	2	1	3	3	1	-
56	-	-	-	1	1	-	3	1	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	2	-
57	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-
58	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	4	1	5	3	3	3	2	-	-	1	1	1	5	1	-
59	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-
60	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	2	2	1	2
61	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	2	-	3	1	2	-
62	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	4	4	3	5	3	-	-	2	1	3	3	1	-
63	-	-	-	1	1	-	3	1	1	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	2	-
64	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	2	3	3	1	-	1	-	3	2	-	-
65	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	4	1	5	3	3	3	3	-	-	1	1	1	5	1	-
66	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	-	6	3	2	4	4	-	-	3	2	3	2	-	-
67	-	-	-	-	1	2	-	1	-	-	4	1	4	4	2	4	4	-	-	-	-	2	2	1	1
68	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	1	-	3	1	2	-
69	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	4	4	3	5	4	-	-	1	1	3	3	2	-
70	-	-	-	1	1	-	3	2	2	-	2	-	3	3	3	4	4	2	-	-	2	4	2	2	-

REPÚBLICA DE COLOMBIA



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

71	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3	2	3	1	-	1	-	-	-
72	-	-	-	1	1	1	-	3	2	5	3	3	2	3	2	-	1	1	5	1
73	-	-	-	2	1	1	-	-	-	6	3	2	4	5	2	-	3	2	2	-
74	-	-	-	1	2	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	-	-	2	2	1
75	-	-	-	1	1	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	-	3	1	1
76	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	-	3	3	1
77	-	-	1	1	-	2	-	2	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	2	-
78	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	3	2	3	3	2	-	1	1	3	2
79	-	-	1	1	1	1	-	3	2	5	3	3	2	2	-	-	1	2	1	-
80	-	-	-	2	1	1	-	-	-	6	3	2	4	5	2	-	3	3	2	-
81	-	-	-	1	2	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	1	-	2	2	1
82	-	-	-	1	1	1	-	2	-	7	4	3	3	2	-	-	-	3	1	1
83	-	-	-	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	2	3
84	-	-	1	1	-	2	-	2	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2
85	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	3	2	3	3	2	-	1	-	3	3
86	-	-	2	1	1	1	-	3	2	5	3	3	3	2	-	-	1	2	-	5
87	-	-	-	2	1	1	-	-	-	5	3	2	4	6	2	-	2	3	3	2
88	-	-	-	1	2	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	2	-	-	1	2

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 146 de 194



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

89	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	1
90	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	1	1	-	1	1	1	2	4	1
91	-	-	1	1	1	-	2	3	-	-	4	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	1	
92	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	2	3	3	-	2	-	3	3	-	-	
93	-	-	2	1	1	1	1	-	3	2	5	3	3	3	3	3	-	1	1	2	1	5	1	
94	-	-	-	2	1	1	1	-	-	-	4	3	2	4	5	1	-	2	3	2	2	-	1	
95	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	3	3	
96	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-	
97	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	5	1	1	-	1	2	2	4	1	
98	-	-	1	1	-	-	2	3	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	
99	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	3	1	-	
100	-	-	2	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	-	-	1	2	1	5	1	3	
101	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	3	2	-	1	
102	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	3	3	
103	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-	
104	-	-	-	1	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	1	-	1	2	2	4	1	
105	-	-	1	1	-	-	2	3	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	
106	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	3	1	-	

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 147 de 194



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

107	-	-	2	1	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	2	-	1	2	1	5	1	1	3
108	-	-	-	2	1	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	2	-	1	1
109	-	-	-	1	2	1	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	3	3
110	-	-	-	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	3	1	2	-	-
111	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	2	2	3	2	2
112	-	-	1	1	1	-	3	2	-	-	-	3	3	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	-
113	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	3	2	3	4	2	-	2	-	3	1	-	-
114	-	-	2	1	1	1	-	1	-	4	1	5	3	3	4	1	-	-	1	2	1	5	1	3
115	-	-	-	2	1	1	-	1	-	-	-	4	3	3	3	5	2	-	1	3	2	-	1	1
116	-	-	-	1	2	-	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	3	3
117	-	-	-	1	1	1	-	1	-	2	-	5	4	3	3	3	-	-	-	3	1	2	-	-
118	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	2	4	1	2
119	-	-	-	1	-	1	-	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	-
120	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	3	2	4	4	2	-	2	-	3	1	-	-
121	-	-	2	1	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	-	1	3	1	4	2	3
122	-	-	-	2	1	1	-	1	-	-	-	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	-	1
123	-	-	-	1	2	-	-	1	-	4	1	4	4	2	4	6	-	3	1	-	2	2	3	3
124	-	-	-	1	1	1	-	1	-	1	1	5	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	2	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

125	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	2	2
126	-	-	-	1	3	2	-	1	-	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-
127	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	-	3	2	4	4	2	-	2	-	3	1	-
128	-	-	2	1	1	-	-	3	2	5	3	3	3	5	2	-	-	1	3	1	4	3
129	-	-	-	2	1	-	-	-	1	4	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	1
130	-	-	-	1	2	-	-	4	1	4	4	4	2	4	6	-	3	-	-	2	2	3
131	-	-	-	1	1	-	-	1	1	5	4	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	-
132	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	2
133	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-
134	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	3	2	4	3	3	-	2	-	3	1	-
135	-	-	2	1	1	-	-	3	2	5	3	3	3	5	2	-	1	1	2	1	4	3
136	-	-	-	2	1	-	-	-	1	4	4	4	3	3	6	2	-	1	3	3	2	1
137	-	-	-	1	2	-	-	4	1	4	4	4	2	4	6	-	3	-	-	2	2	3
138	-	-	-	1	1	-	-	1	1	5	4	4	3	3	3	-	-	-	-	3	1	-
139	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	4	4	3	5	4	2	-	1	1	3	2	2
140	-	-	-	1	-	3	2	-	1	-	3	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-
141	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	3	2	4	3	3	-	2	-	3	1	-
142	-	-	2	1	1	-	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	1	2	2	1	4	1

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 149 de 194



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

143	-	-	-	-	1	2	1	-	-	1	4	4	3	3	6	1	-	1	2	3	2	-	1
144	-	-	-	-	1	2	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	2	2
145	-	-	-	-	1	1	1	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	-
146	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	4	3	5	4	1	-	1	1	3	2	1	1
147	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-	2	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	-
148	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	3	2	3	3	3	1	2	-	3	3	1	-
149	-	-	2	1	1	1	1	-	3	2	5	3	3	5	1	-	1	3	2	1	4	2	2
150	-	-	-	-	2	1	1	-	-	1	4	4	3	3	6	1	-	1	3	3	2	-	1
151	-	-	-	-	1	2	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2
152	-	-	-	-	1	1	1	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	-
153	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	4	3	5	4	1	1	-	1	3	3	1	1
154	-	-	-	-	1	-	2	-	1	-	2	2	3	5	4	2	-	-	3	4	2	-	2
155	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	3	2	3	3	3	1	2	-	3	3	1	-
156	-	-	2	1	1	1	1	-	3	2	5	3	3	5	2	-	1	3	2	1	4	2	2
157	-	-	-	-	2	1	1	-	-	-	4	3	3	3	6	1	-	1	3	3	2	-	1
158	-	-	-	-	1	2	-	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	2	3	2
159	-	-	-	-	1	1	1	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	-	3	1	1	-
160	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	1	3	3	3	1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

161	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	3	-	2
162	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	3	3	2	3	4	2	1	-
163	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	1	3	2
164	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2
165	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-
166	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	1	1
167	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	3
168	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	2
169	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	1	2	-
170	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	1	3	2
171	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2
172	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-
173	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	1	1
174	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	1	3
175	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	2
176	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	2	2	-
177	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	3	3	4	3	-	3	2	2
178	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	3

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 151 de 194



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

179	-	-	-	-	1	2	1	-	4	1	4	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	1	2	2
180	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	-	-	1	3	1	1	1	-
181	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	4	4	3	5	4	-	-	1	1	3	3	1	1	1
182	-	-	-	-	1	1	3	1	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	-	2	-
183	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	3	3	2	3	4	2	2	-	3	3	-	-	-
184	-	-	2	1	2	-	-	1	3	2	5	3	3	4	3	-	3	2	2	1	4	2	2	1
185	-	-	-	-	2	1	-	1	-	-	4	3	2	4	6	1	-	1	2	3	-	-	-	-
186	-	-	-	-	1	2	-	1	-	4	1	4	2	4	5	-	2	1	-	2	3	2	2	2
187	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1	5	4	3	3	3	1	1	-	1	3	1	1	1	-
188	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	4	4	3	5	4	1	-	-	1	3	3	1	1	1
189	-	-	-	-	1	1	3	1	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-
190	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	3	3	2	2	2	2	2	-	2	3	-	-	-
191	-	-	2	1	2	-	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	3	1	4	2	2	1
192	-	-	-	2	1	-	-	1	-	-	4	2	1	4	3	-	-	1	1	3	3	-	-	-
193	-	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	-	2	-	-	1	3	1	1	1
194	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	1	3	1	1	-	-
195	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	4	4	2	5	3	1	1	-	1	3	3	2	2	1
196	-	-	-	-	1	1	3	1	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1	1	-

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 152 de 194



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL**Resolución Número**

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

197	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	3	3	3	2	2	1	2	-	2	3	-	-
198	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2
199	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	1	1	1	3	3	-
200	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	1	1	-	1	3	1
201	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	5	4	3	3	3	-	1	-	-	3	1	1
202	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	4	1	1	-	1	3	3	1
203	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1
204	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	3	2	2	1	2	-	2	3	-
205	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2
206	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	1	1	1	3	3	-
207	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	1	1	-	1	3	1
208	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	5	4	3	3	3	-	1	-	-	3	1	-
209	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4	4	2	5	4	1	1	-	1	3	3	1
210	-	-	-	1	1	3	1	-	1	-	2	2	3	4	4	2	-	-	3	4	2	1
211	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	3	3	2	2	2	1	2	-	2	3	-
212	-	-	2	1	2	-	1	-	3	2	5	1	3	4	2	-	2	2	3	1	4	2
213	-	-	-	2	1	-	1	-	-	-	4	2	1	4	3	-	-	1	1	3	3	-
214	-	-	-	1	2	-	1	-	3	2	4	4	2	4	4	-	2	-	-	1	3	1

Clave: ESTR-3.0-12-002

Versión: 08

Fecha: 22/08/2022

Página: 153 de 194



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

215	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
216	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
217	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Devolución UTC - Llegadas Summer																								
Día	-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
2	1	-	3	3	-	2	-	-	-	1	-	-	3	-	-	2	1	1	1	-	1	-	-	1
3	2	-	2	2	-	-	1	-	2	-	-	-	1	-	-	2	1	1	1	3	3	-	1	1
4	1	-	2	2	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	-	-	1
5	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	-	1
6	1	-	2	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	1	3	-	-	2
7	1	1	1	4	1	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	-	2	3	-	-	2
8	2	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	2	1	1	3	-	-	1



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

9	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	2	1	1	1	1	3	1	-	2
10	2	-	2	2	1	1	1	-	2	-	-	-	1	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
11	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	3	-	2	2	3	3	-	-	1
12	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	2	1	-	2	4	3	-	-	1
13	1	-	2	4	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	3	3	-	-	2
14	1	1	2	4	2	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	2	3	-	-	2
15	2	-	-	5	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	2	1	1	3	-	-	1
16	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	3	1	2	1	3	1	-	2
17	2	-	2	2	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
18	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	3	-	2	2	3	3	-	-	1
19	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1
20	1	-	2	4	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	2	2	3	3	-	-	2
21	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	1	-	2	4	-	-	3	3	-	-	2
22	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	2	1	2	3	-	-	1
23	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	3	1	2	2	3	1	-	2
24	2	-	2	3	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	1	1	2	4	3	-	2	1
25	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	-	3	-	2	2	3	3	1	-	1
26	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

27	1	-	2	4	-	1	1	1	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	2	2	3	-	-	2
28	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	1	1	-	2	4	-	-	-	3	3	-	-	2
29	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	2	1	2	3	-	-	1
30	1	-	3	3	-	2	-	1	-	1	-	-	-	3	-	1	3	1	2	2	2	3	1	-	2
31	2	-	2	3	1	1	1	1	2	-	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	-	2	1
32	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	-	1	-	-	3	-	2	2	2	3	1	-	1
33	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	2	-	1
34	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	-	2	2	2	3	-	-	2
35	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	1	-	2	4	-	2	-	3	3	-	-	2
36	2	-	2	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2	2	3	3	-	1	3
37	1	-	2	2	-	2	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	3	-	2	2	4	3	1	-	1
38	2	-	2	4	2	1	1	1	2	-	-	-	-	1	-	-	2	1	2	2	4	3	1	4	1
39	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	2	3	1	2	1
40	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	2	1	-	2	4	3	-	1	2
41	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	2	-	2	3
42	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	1	2	-	3	4	-	2	1	3	3	-	-	2
43	2	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	2	2	3	3	-	2	3
44	1	-	2	3	-	2	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1	3	-	2	2	4	3	1	-	1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

45	1	-	2	4	1	1	1	1	1	2	1	1	-	-	-	1	-	2	1	2	4	3	1	4	1
46	1	-	2	5	1	1	2	1	1	-	1	1	-	-	-	1	-	4	-	2	2	3	1	2	1
47	1	-	2	4	-	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-	1	-	2	1	-	4	3	1	2	1
48	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	1	2	-	3	1
49	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	1	-	1	-	2	-	3	4	-	3	3	-	2	1
50	1	-	1	5	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	3	3	1	3	1
51	1	-	2	3	-	2	-	1	-	1	-	2	-	-	-	2	-	4	1	2	4	2	-	2	1
52	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	2	1	2	4	3	2	4	1
53	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	-	2	3	3	2	2	1
54	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2	1	-	2	4	3	-	-	2
55	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	3	1	-	2	3	1
56	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	1	-	3	4	-	-	4	-	2	1	3	-	-	2
57	1	-	1	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	2	3	3	-	2	3
58	1	-	2	4	1	2	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2	-	4	1	2	4	2	2	-	2
59	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	-	1	2	1	-	1	2	2	4	3	2	4	1
60	1	-	2	5	1	1	2	1	-	-	-	1	-	-	4	-	-	4	-	2	3	3	1	2	1
61	1	-	2	4	-	1	-	-	1	-	1	-	-	-	2	1	-	2	1	-	3	3	-	-	2
62	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	3	1	3	1	2	3



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

63	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	1	2	1	2	-	4	3	3	-	-	2
64	1	-	1	5	-	1	-	-	-	1	-	1	-	-	2	-	1	3	3	-	2	3
65	1	-	2	4	1	2	-	1	-	1	-	-	2	2	4	1	4	2	2	2	1	2
66	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	1	2	1	2	4	3	2	4	1
67	1	-	2	5	-	1	2	1	-	-	-	-	1	2	2	4	-	3	3	2	1	1
68	1	-	2	4	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	2	1	2	3	3	-	1	2
69	1	-	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	1	1	3	2	-	2	3
70	1	1	2	4	2	-	3	2	-	1	-	1	2	-	1	1	3	3	-	-	2	2
71	1	-	2	3	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	2	3	3	-	1	3	3
72	1	-	2	2	1	2	-	1	-	1	-	-	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2
73	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	2	2	1	4	3	2	4	1	1
74	1	-	2	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	-	2	-	2	3	2	1	1	1
75	1	-	2	2	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	2	3	-	1	2	2
76	1	-	2	4	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	1	3	3	1	2	3	3
77	1	1	2	4	3	-	3	2	-	1	-	-	2	2	2	2	3	3	-	-	2	2
78	1	-	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	2	2	4	3	3	1	1	3	3
79	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	-	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2
80	1	-	2	4	-	1	1	1	2	-	-	-	1	2	2	1	2	3	3	2	4	1



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

81	1	1	-	2	5	-	1	2	1	1	-	-	-	1	-	2	-	1	2	2	3	2	1	1	1
82	1	-	2	3	-	1	1	-	-	1	-	-	-	1	-	2	1	2	2	2	3	-	1	1	2
83	1	-	2	4	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	1	3	3	1	3	1	2	3	3
84	1	1	2	4	3	1	3	1	2	-	1	-	-	2	-	3	3	-	2	2	3	-	-	2	2
85	1	-	2	4	3	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	4	3	1	1	3	3
86	1	-	2	3	1	2	2	-	1	-	1	-	-	2	-	1	4	1	2	2	2	2	2	2	2
87	1	-	2	4	-	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	2	1	2	3	3	2	4	1	1
88	1	-	2	5	-	1	2	1	1	1	-	-	-	1	-	2	2	2	2	3	1	1	1	1	1
89	1	-	2	3	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	3	1	1	2	2	3	1	1	2	2
90	1	-	2	4	1	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	3	2	3	3	1	3	3	3
91	1	1	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	1	-	2	2	2	2	3	3	-	-	2	2
92	1	1	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	4	3	-	3	-	-	2	2
93	1	-	2	3	1	2	-	1	-	1	-	-	-	2	-	1	4	1	2	3	2	2	2	2	2
94	1	-	2	4	3	1	1	1	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	3	2	3	1	1
95	1	1	2	3	2	1	2	1	1	1	-	-	-	1	1	2	3	-	2	2	1	3	1	1	1
96	1	-	2	4	1	1	1	-	-	1	-	-	-	1	-	3	1	1	2	1	3	2	1	1	1
97	1	-	2	4	1	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	2	2	2	3	-	3	2	2
98	1	1	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	-	1	-	4	1	2	2	3	3	-	-	2	2



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

99	1	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	2	3	2	1	2
100	1	-	2	4	2	2	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	4	1	2	2	3	2	2	2
101	1	-	2	4	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	2	2	3	2	3	1
102	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	4	-	2	2	3	1	1	1
103	1	-	2	4	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	2	2	3	2	1	1
104	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3	2	3	1	3	2
105	1	1	2	4	3	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1	2	2	3	-	-	2
106	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	2	5	3	2	1
107	1	-	2	4	2	2	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	4	1	2	2	3	2	1	2
108	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	2	2	3	2	2	1
109	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	4	-	2	2	3	1	1	1
110	1	-	2	4	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	1
111	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	2	3	3	2	2	2
112	1	1	2	4	2	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	2	2	3	3	1	-	2
113	1	1	3	5	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	5	3	3	1	2
114	1	-	2	4	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	2	2	3	2	2	1	2
115	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	3	1	2	2	2	3	2	2	1
116	1	1	2	3	2	1	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	2	2	3	1	1	1



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

117	1	-	2	4	2	1	-	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	1
118	1	-	2	4	3	-	2	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	2	2	2
119	1	2	2	4	2	1	3	2	-	1	-	-	3	4	1	2	3	3	1	-	2
120	1	1	3	5	3	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	2	5	3	2	2	2
121	1	-	2	4	2	2	-	1	-	3	-	-	2	4	1	2	3	2	2	1	1
122	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	2	3	1	2	2	3	2	2	1
123	2	1	2	3	2	-	2	2	1	-	-	-	1	4	-	2	2	3	1	1	1
124	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	2
125	1	-	2	4	3	-	2	-	-	1	-	-	1	2	-	3	2	2	2	2	2
126	1	2	2	4	2	1	3	2	-	-	-	-	3	4	1	2	3	3	1	-	2
127	1	1	3	4	3	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	2	5	3	2	2	2
128	1	-	2	4	3	2	-	1	-	3	-	-	2	4	1	2	3	2	2	1	1
129	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	2	3	1	2	2	3	2	2	1
130	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	4	-	2	2	2	3	1	1	1
131	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	1	2
132	1	-	2	4	2	-	2	-	-	1	-	-	1	2	-	3	2	2	2	2	2
133	1	2	2	4	3	1	3	2	-	-	-	-	2	3	1	2	3	3	1	-	2
134	1	1	3	5	2	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	4	3	2	2	2



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

135	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	-	3	-	2	4	1	2	2	2	2	1	1
136	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	3	2	2	1
137	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	-	1	1	-	4	-	2	2	3	3	1	1
138	1	-	2	4	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	3	1	2	2	2	3	2	2
139	1	-	2	4	2	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	2	2
140	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	-	-	2	3	1	2	2	3	3	1	2
141	1	1	3	5	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	2	3	3	2	2
142	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	-	3	-	2	4	1	2	2	2	2	2	1
143	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	1	3	2	2
144	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	1	1
145	1	-	2	4	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2
146	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	3	2	3	1	3	2
147	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	-	2	-	3	4	1	2	2	3	3	1	2
148	1	1	3	5	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	2	2	3	3	1	2
149	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	2	2
150	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	1	3	2	3
151	2	1	2	3	1	-	2	2	1	-	-	-	-	1	-	-	4	-	2	2	3	3	1	1
152	1	-	2	4	2	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

153	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	3	1	4	2
154	1	2	2	4	3	1	3	2	-	1	-	-	2	-	3	4	1	2	3	1	2
155	1	1	3	5	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1	1	1	2	3	1	2
156	1	-	2	4	3	2	-	1	-	1	-	-	3	-	1	4	1	2	2	1	2
157	1	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	3	2	1
158	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	3	1	1
159	1	-	2	5	2	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	3	1	2	1	2	2
160	1	-	2	4	3	1	2	-	-	-	-	-	1	-	2	1	3	1	2	3	2
161	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	2	-	3	4	1	2	3	1	2
162	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	-	2
163	1	-	2	4	4	2	2	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	1	2	2
164	2	-	2	4	3	1	2	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	1	3	1
165	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	1	-	1	4	1	2	3	-	1
166	1	-	2	5	3	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	3	1	2	1	2	2
167	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	1	-	2	1	3	1	2	-	3
168	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	2	-	3	4	1	2	3	1	2
169	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	-	2
170	1	-	2	4	4	2	2	1	-	1	-	-	3	-	2	4	1	2	1	2	2



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

171	2	-	2	4	3	1	2	1	2	1	2	-	-	1	-	-	3	1	2	2	1	3	2	3	1	
172	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	-	1	1	
173	1	-	2	5	3	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2	2	
174	1	-	2	4	3	-	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	3	1	2	3	-	3	2	
175	1	2	2	4	2	1	3	2	-	2	-	-	1	2	1	3	4	1	2	2	2	3	-	2	2	
176	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	4	3	-	1	2	
177	1	-	2	4	3	2	2	1	-	1	-	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	1	2	2	
178	2	-	2	4	2	1	2	1	2	-	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	1	3	2	3	1	
179	2	1	2	3	-	1	2	2	1	-	-	-	-	1	-	1	4	1	2	2	3	3	-	2	1	
180	1	-	2	5	4	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2	
181	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	3	1	2	3	1	3	2	
182	1	2	2	4	2	1	3	2	1	2	-	-	1	2	1	3	4	1	2	2	3	3	-	2	2	
183	1	1	3	5	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	4	3	-	1	2	
184	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	-	3	-	1	4	1	2	2	2	2	1	2	2	
185	2	-	2	4	2	1	2	1	2	-	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	3	2	3	1	1	
186	2	1	2	3	1	1	2	2	1	-	-	-	-	1	-	3	4	1	2	2	3	3	-	2	1	
187	1	-	2	5	4	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	1	2	2
188	1	-	2	4	1	1	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	1	3	1	2	3	1	3	2	



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

189	1	2	2	4	2	1	1	3	2	1	2	-	-	2	1	4	1	2	2	3	3	-	1	2
190	1	1	3	5	-	1	1	1	-	-	1	-	1	-	-	3	1	2	2	4	3	-	1	2
191	1	-	2	4	2	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	1	2
192	2	-	2	4	-	1	2	1	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	1	3	1
193	2	1	-	3	1	1	2	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	-	2	1
194	1	-	1	5	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2
195	1	-	2	4	1	1	2	1	-	-	-	-	1	1	-	2	1	3	1	2	3	1	3	2
196	1	2	2	4	-	1	3	2	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	1	2	3	-	1	2
197	1	1	3	5	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	3	-	1	2
198	1	-	2	4	2	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	1	2
199	2	-	2	4	-	1	2	1	2	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	1	3	1
200	2	1	-	3	1	1	2	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	-	2	1
201	1	-	1	5	1	-	-	-	-	-	1	-	-	2	-	1	3	1	2	2	1	3	1	2
202	1	-	2	4	1	1	2	1	-	-	-	-	1	1	-	1	2	1	3	1	2	1	2	2
203	1	2	2	4	-	1	3	2	2	1	2	-	-	2	1	3	4	1	1	2	3	-	1	2
204	1	1	3	5	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	3	3	-	1	2
205	1	-	2	4	2	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	2	2	-	2
206	2	-	2	4	-	1	2	1	1	2	-	-	-	1	-	2	3	1	2	2	2	1	2	1

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

207	2	1	-	3	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
208	1	-	1	5	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	3	1	2	2	1	3	1	1	2
209	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	-	2	1	3	1	2	2	-	2	2
210	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	-	1	3	4	1	1	2	3	3	-	-	2
211	1	1	3	4	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	1	3	1	2	2	3	3	-	1	2
212	1	-	2	4	2	2	2	1	-	1	-	-	3	-	-	4	1	2	2	1	2	2	-	2
213	2	-	2	4	-	1	2	1	2	-	-	-	1	-	1	3	1	2	2	2	2	1	2	1
214	2	1	-	2	1	1	2	2	1	-	-	-	1	-	2	4	1	2	1	3	3	-	2	1
215	1	-	1	5	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	3	1	2	2	1	3	1	-	2
216	1	-	2	4	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	3	2	1	3	1	1	1	-	2	2
217	1	2	2	4	-	1	3	2	1	2	-	-	-	1	1	4	1	1	-	1	2	-	-	2

Devolución UTC - Salidas Winter																								
Día	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

1	-	2	1	4	2	1	1	1	1	-	4	-	5	2	2	3	1	-	2	4	4	2	-	4
2	-	4	1	4	3	1	1	1	-	2	2	2	3	2	3	3	3	-	2	2	3	6	-	6
3	-	3	2	3	1	1	1	1	2	-	2	2	5	2	2	2	5	-	4	-	5	4	-	2
4	1	-	1	4	1	-	1	2	2	2	2	2	5	3	3	3	4	-	1	3	3	6	-	3
5	-	1	1	4	3	-	1	1	2	2	2	2	4	2	2	2	3	-	2	4	4	5	-	2
6	-	2	1	4	2	1	1	2	2	2	3	2	3	3	3	3	2	2	4	2	2	2	-	3
7	-	-	2	5	2	1	1	1	1	1	-	2	4	2	2	3	6	-	2	3	4	2	-	2
8	-	1	-	4	2	1	1	1	1	-	3	-	5	2	2	4	-	-	2	4	3	2	-	3
9	-	4	1	4	3	1	1	1	-	3	2	2	3	2	3	3	3	-	1	2	3	6	-	6
10	-	4	2	3	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	2	5	-	4	1	3	4	-	2
11	1	-	1	4	1	-	1	-	3	2	2	2	5	3	3	3	4	-	1	3	3	5	-	3
12	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	2	2	4	2	2	2	3	-	2	4	4	4	1	2
13	-	2	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	3	2	2	1	4	2	2	2	-	3
14	-	-	2	5	2	1	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	-	-	2	2	4	2	1	2
15	-	1	-	4	2	1	1	1	1	-	4	-	5	3	3	3	-	-	3	4	2	1	-	4
16	-	4	1	4	3	1	1	1	-	2	2	2	3	2	3	3	3	-	1	2	3	6	-	6
17	-	4	2	3	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	2	5	-	4	1	3	4	-	2
18	1	1	1	4	1	1	-	1	-	3	2	2	5	3	3	3	4	-	1	3	3	5	-	3



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

19	-	1	1	4	3	1	-	-	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	5	4	1	-	2
20	-	3	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	-	-	6	2	4	2	-	-	3
21	1	1	2	5	2	1	1	-	1	-	4	2	3	6	-	-	2	2	4	1	1	-	2
22	-	1	2	4	2	1	1	-	-	4	-	5	3	-	-	-	2	4	4	2	-	-	4
23	-	5	1	4	3	1	1	-	2	2	3	2	3	3	-	-	1	3	5	6	-	-	6
24	-	4	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	2	5	-	4	1	5	4	-	-	2
25	1	2	2	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
26	-	2	1	4	3	1	-	-	2	2	4	2	3	3	-	-	1	4	5	4	1	-	2
27	-	4	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	-	-	6	2	4	1	-	-	3
28	1	1	2	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	-	2	2	4	1	1	-	2
29	-	1	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	3	5	-	-	1	4	5	3	-	-	4
30	1	6	2	4	3	1	1	-	2	2	3	2	3	4	-	-	1	3	5	6	-	-	5
31	1	5	2	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	6	-	-	4	1	5	3	-	-	3
32	2	2	2	4	1	-	1	-	3	2	2	5	3	4	-	-	1	3	3	5	-	-	3
33	-	3	1	4	3	1	-	-	2	2	4	2	2	3	-	-	1	4	5	4	1	-	3
34	-	4	1	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	-	-	6	1	4	2	-	-	3
35	2	1	3	5	2	1	1	-	1	-	2	4	2	3	6	1	2	2	4	2	1	-	3
36	-	2	1	4	2	1	1	1	-	3	-	5	3	6	-	-	1	4	5	3	-	-	4



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

37	-	1	6	2	4	3	1	1	1	-	2	2	2	3	4	1	-	1	3	5	6	-	-	5
38	1	4	2	3	1	1	1	1	1	-	-	3	2	2	6	-	-	4	1	5	3	-	-	3
39	2	2	2	4	1	1	-	1	1	-	3	2	2	3	4	-	-	1	2	3	5	-	-	3
40	-	3	1	4	3	1	1	-	1	-	2	2	2	4	3	-	-	1	4	4	1	-	-	3
41	-	4	1	4	2	1	1	1	1	2	3	3	2	3	2	-	-	6	1	4	2	-	-	3
42	2	2	3	5	2	1	1	1	1	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	3	3	1	-	2
43	-	2	1	4	2	1	1	1	1	-	3	-	5	3	6	-	-	2	4	5	3	-	-	4
44	1	6	4	4	3	1	1	1	1	-	2	2	3	2	6	1	-	1	3	5	7	-	-	5
45	1	5	4	3	1	1	1	1	1	-	-	3	2	5	2	7	-	4	2	5	3	-	-	3
46	2	2	4	4	1	-	1	-	1	-	3	2	5	3	3	4	-	1	2	3	5	-	-	3
47	-	3	2	4	3	1	-	-	-	-	3	2	2	4	3	3	-	1	4	4	4	1	-	3
48	-	4	3	4	2	1	1	1	1	2	3	3	2	3	2	1	-	6	1	4	2	-	-	3
49	2	2	5	5	2	1	1	1	1	-	3	-	2	4	6	1	-	2	2	3	3	1	-	3
50	-	2	4	4	2	1	1	1	1	1	-	3	-	5	3	5	-	2	4	5	3	-	-	4
51	1	6	4	4	3	1	1	1	1	-	2	3	2	3	6	1	-	1	4	5	7	-	-	5
52	-	5	4	3	1	1	1	1	1	-	-	3	2	5	2	7	-	4	2	5	4	-	-	3
53	2	2	4	4	1	1	1	-	1	3	2	2	5	3	4	-	-	1	2	3	5	-	-	3
54	-	3	2	4	3	1	1	-	-	-	3	2	4	2	3	3	-	2	4	5	4	1	-	3



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

55	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	1	-	6	1	4	3	-	-	3
56	2	1	5	5	2	1	1	-	2	-	2	4	2	3	6	1	-	2	4	3	1	-	3
57	-	2	3	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	2	4	5	3	-	4
58	1	6	4	4	3	1	1	-	2	3	2	3	2	3	6	1	-	1	4	5	7	-	5
59	-	5	4	3	1	1	1	-	-	3	2	5	2	2	7	-	-	3	2	4	4	-	3
60	2	1	5	4	1	1	1	-	1	3	2	5	3	3	4	-	-	1	2	1	5	-	3
61	-	3	2	4	3	1	1	-	-	3	2	4	2	2	3	-	-	2	4	5	4	1	3
62	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	2	3	2	1	-	6	1	4	3	-	3
63	2	-	4	5	2	1	1	-	3	-	2	4	2	3	6	1	-	2	2	4	3	-	3
64	-	2	2	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	2	4	5	3	-	4
65	2	6	4	4	3	1	1	-	2	3	2	3	2	3	6	1	-	1	2	4	6	1	6
66	1	5	4	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	7	-	-	3	2	5	4	-	3
67	2	1	5	4	1	1	1	-	1	4	2	5	3	3	5	-	-	1	2	2	5	-	3
68	-	3	2	4	3	1	1	-	3	2	2	4	2	2	3	-	-	2	4	5	4	1	3
69	-	4	3	4	2	1	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	1	5	2	4	2	-	3
70	2	-	5	5	2	1	1	-	3	-	2	4	2	3	6	1	-	2	3	2	2	-	3
71	-	2	2	4	2	1	1	1	1	3	-	5	3	5	-	-	-	1	4	5	3	-	4
72	2	6	4	4	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	1	-	1	2	4	6	-	6



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

73	1	5	4	3	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	7	-	-	3	2	4	4	-	-	3
74	2	1	5	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	3	5	-	-	-	1	2	5	-	-	3
75	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	2	4	2	2	3	3	-	-	2	4	5	4	1	-	3
76	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	2	1	1	6	2	4	2	-	-	3
77	2	1	5	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	3	6	1	-	2	2	3	1	1	-	3
78	-	2	1	4	2	1	1	1	1	3	-	5	2	4	-	-	-	-	1	4	4	3	-	-	3
79	2	5	4	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	-	-	-	1	2	4	5	-	-	6
80	-	6	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	6	-	-	-	3	1	5	3	-	-	3
81	2	1	5	4	1	1	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	-	2	2	4	-	-	3
82	-	1	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	2	-	-	-	2	4	5	3	1	-	3
83	-	4	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	2	-	1	7	2	4	2	-	-	3
84	2	1	5	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	6	1	-	2	2	1	4	-	2	-	3
85	-	2	1	4	2	1	1	1	1	3	-	5	2	4	-	-	-	-	2	4	4	3	-	-	4
86	2	5	4	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	6	-	-	-	1	2	5	6	-	-	6
87	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	6	-	-	-	3	1	4	3	-	-	3
88	3	-	4	4	1	-	-	-	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	-	2	3	3	-	-	3
89	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	2	-	-	-	2	4	4	2	1	-	3
90	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	3	3	2	2	-	1	6	2	4	1	-	-	3



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

91	1	1	1	4	5	2	1	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	-	2	-	2
92	-	-	1	4	2	1	1	1	1	-	4	-	-	5	2	4	-	-	-	2	-	2	-	4
93	1	4	3	5	3	1	1	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	5	6	6
94	-	5	2	3	1	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	4	3	2
95	2	1	3	4	1	1	-	-	-	3	2	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	3
96	-	-	1	4	3	1	1	-	-	3	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	2
97	-	2	3	4	2	1	1	1	1	2	3	2	2	3	3	2	2	-	1	6	2	4	-	1
98	1	1	4	5	2	1	1	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	1	2
99	-	-	1	4	2	1	1	1	1	1	-	4	-	5	2	5	-	-	-	2	4	2	2	3
100	1	4	3	5	3	1	1	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	5	6	6
101	-	5	2	3	1	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	-	5	3	2
102	2	1	3	4	1	1	-	-	-	3	2	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	3
103	-	-	1	4	3	1	1	-	-	3	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	2
104	-	2	3	4	2	1	1	1	1	2	3	2	2	3	4	2	2	-	1	6	2	4	-	3
105	1	2	4	5	2	1	1	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	-	2
106	-	-	1	4	2	1	1	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	3
107	1	4	3	5	3	1	1	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	2	6	6	6
108	-	5	2	3	1	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	5	3	2



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

109	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	2	2	3	3	5	3	3	2	-	-	3
110	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	-	1	3	2	2	3	3	2	3	2	2	-	-	2
111	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	4	2	2	-	1	5	2	3	1	4	3	1	3	2	3	1	-	1	3
112	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
113	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	4	3	2	2	-	-	-	-	-	3
114	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	-	-	1	3	6	6	6	6	6	6	-	-	-	-	-	6
115	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	5	3	5	3	3	3	-	-	-	-	-	2
116	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	3
117	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	3	2	3	3	2	2	-	-	-	-	-	2
118	-	2	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	3	2	2	2	-	-	-	-	2	3
119	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	2
120	-	-	1	4	2	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	-	2	4	3	2	4	3	2	2	-	-	-	-	-	2
121	1	4	3	5	3	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	-	3	6	6	6	6	6	6	-	-	-	-	-	6
122	-	5	2	3	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	1	4	3	4	3	3	3	-	-	-	-	-	2
123	2	1	3	4	1	-	-	1	3	2	2	5	3	3	5	-	-	-	1	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	3
124	-	-	1	4	3	1	-	-	3	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	4	2	4	2	2	2	-	-	-	-	-	2
125	-	3	3	4	2	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	3	2	2	2	-	-	-	-	2	3
126	1	2	4	5	2	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	3	2	3	2	2	2	-	-	-	-	-	2



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

127	-	-	1	4	2	1	1	1	1	-	4	-	5	2	4	-	-	2	4	2	3	-	-	2
128	1	4	3	5	3	1	1	1	1	-	3	-	3	2	3	5	1	-	3	6	5	-	-	6
129	-	5	2	3	1	1	1	1	1	-	2	-	2	5	2	1	5	-	3	4	3	-	-	2
130	3	1	3	4	1	-	-	-	1	3	2	2	5	3	3	4	-	-	1	3	4	-	-	3
131	-	-	1	4	3	1	-	-	-	3	2	2	1	4	2	3	-	-	1	3	4	-	-	2
132	-	3	3	4	2	1	1	1	2	3	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	-	2	3
133	1	2	4	5	2	1	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	3	3	-	-	3
134	-	-	1	4	2	1	1	1	-	-	4	-	5	2	4	-	-	2	4	3	2	-	-	2
135	1	4	3	5	3	1	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	3	6	5	-	-	6
136	-	5	2	3	1	1	1	1	1	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	2	4	-	-	2
137	3	1	3	4	1	-	-	-	2	2	2	2	5	3	3	5	-	-	1	3	4	-	-	3
138	-	-	1	4	3	1	-	-	1	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	3	4	-	-	2
139	-	2	3	4	2	1	1	1	2	2	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	-	2	4
140	1	1	4	5	2	1	1	1	1	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	4	3	-	-	2
141	-	-	1	4	2	1	1	1	1	-	4	-	5	2	5	-	-	-	2	4	3	-	-	2
142	1	4	3	5	3	1	1	1	-	2	3	-	3	2	3	5	1	-	3	6	5	-	-	6
143	-	5	2	3	1	1	1	1	-	-	2	2	5	2	1	5	-	-	3	2	4	-	-	2
144	3	1	3	4	1	-	-	-	1	2	2	2	5	3	3	5	-	-	1	3	4	-	-	3



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)
“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

145	-	-	-	1	4	3	1	-	-	2	2	1	4	2	2	3	-	-	1	2	4	3	-	-	2
146	-	2	3	4	2	1	1	1	1	2	2	2	3	5	2	2	-	1	5	2	3	2	-	2	4
147	1	1	4	5	2	1	1	1	-	3	-	-	4	3	3	5	2	-	2	2	4	4	-	-	2

Devolución UTC - Llegadas Winter																								
Día	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	-	1	4	4	5	1	2	2	-	1	-	6	-	3	2	3	-	3	4	3	4	2	4	-
2	-	3	2	5	4	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	1
3	-	5	3	4	4	2	2	-	-	3	-	1	3	4	6	2	-	4	5	2	5	2	2	-
4	-	5	3	6	4	2	1	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	3	5	4	3	2	-
5	-	3	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	2	-	-	4	5	1	2	2	3	1
6	-	3	3	5	5	1	2	-	-	3	-	5	6	4	2	-	-	5	3	4	3	3	1	-
7	-	6	2	6	5	-	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	1	-	3	-
8	-	1	4	5	5	1	2	2	1	1	-	6	-	3	3	3	-	2	4	3	4	2	4	-
9	-	3	2	4	4	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	1	3	1
10	-	5	3	4	4	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	-	4	4	3	5	2	2	-
11	-	5	3	6	4	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	3	6	4	3	2	-
12	-	4	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	4	5	1	2	2	3	1



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

13	-	3	3	5	5	1	2	-	3	-	5	6	4	2	-	3	3	4	3	1	-
14	-	6	2	6	5	1	1	1	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	1	3
15	-	1	4	6	5	1	2	2	1	1	6	-	3	3	3	-	2	4	3	4	-
16	-	3	2	4	4	1	1	3	2	2	2	8	6	3	1	-	3	3	3	4	2
17	-	5	3	4	4	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	4	4	3	5	-
18	-	5	3	6	4	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	4	6	4	-
19	-	4	2	5	5	1	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	6	5	2	1
20	-	4	3	5	5	2	2	-	-	3	-	5	7	4	2	-	-	6	3	3	-
21	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	3	2	1	-
22	-	2	3	5	5	1	2	2	1	1	-	6	-	3	4	3	-	2	5	3	-
23	1	3	2	6	5	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	3	3	4	2
24	-	6	3	4	5	1	2	-	1	3	-	1	3	4	6	2	-	4	4	5	-
25	-	5	3	6	5	1	2	-	1	2	-	5	6	4	2	1	-	5	4	6	-
26	-	4	2	5	5	2	2	2	1	4	-	5	5	3	3	1	-	6	5	1	1
27	-	4	3	5	5	2	2	-	-	3	-	5	7	4	2	-	-	6	3	5	-
28	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	4	2	1	3
29	-	2	3	6	6	1	2	2	1	1	-	6	-	5	4	3	-	2	5	3	-
30	2	3	3	7	5	1	1	3	2	2	-	2	8	6	3	1	-	4	3	4	2



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

31	-	6	3	3	6	1	2	-	1	3	-	1	3	5	7	2	-	5	4	3	5	3	2	1
32	-	5	2	6	5	1	2	-	1	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
33	-	6	2	6	5	2	2	2	1	4	-	5	5	4	3	1	-	7	4	3	3	2	3	1
34	-	4	3	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	4	1	-	6	4	5	3	4	2	-
35	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	5	2	3	2	1	3	1
36	-	2	4	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	5	4	-	2	6	3	4	3	5	-
37	2	3	3	7	5	2	1	3	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	2	2
38	-	6	3	3	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
39	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
40	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	4	4	3	1	-	6	5	3	3	2	3	1
41	-	4	4	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	5	1	-	6	4	5	3	4	2	-
42	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	5	4	3	-	5	2	3	2	1	3	2
43	-	2	3	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	4	-	2	6	3	4	3	5	-
44	2	3	3	6	5	2	1	3	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	4	2
45	-	6	3	3	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	1
46	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	-
47	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	1	-	6	5	3	3	2	3	1
48	-	4	4	5	5	2	2	-	2	3	-	5	7	5	5	1	-	6	4	5	3	4	2	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

49	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	4	3	2	1	3	2
50	-	2	3	7	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	3	4	3	5	-
51	2	3	3	5	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	2	
52	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	
53	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	6	4	4	3	
54	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	1	-	6	5	3	3	2	1	
55	-	4	4	5	5	2	2	-	1	3	-	5	7	5	5	2	-	6	4	5	3	4	2	
56	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	4	3	2	1	3	
57	-	2	3	6	6	2	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	3	4	3	5	
58	2	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	4	3	3	4	4	2	
59	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	3	5	3	2	
60	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	-	5	4	5	4	4	3	
61	-	6	2	6	5	2	2	2	2	4	-	5	5	4	3	-	-	7	5	3	3	1	3	
62	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	5	5	2	-	6	4	4	3	4	2	
63	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	5	4	4	3	-	5	3	3	2	1	3	
64	-	2	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	-	2	5	3	4	3	5	
65	1	3	3	7	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	4	1	-	3	1	3	4	4	4	
66	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	-	5	6	2	5	3	2	

REPÚBLICA DE COLOMBIA



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

67	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	5	1	-	4	5	4	4	2	-
68	-	6	2	6	5	2	2	2	4	3	-	7	5	3	3	1	5	4	3	1	3	1
69	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	4	2	-	5	4	4	3	4	-
70	-	8	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	5	3	5	4	3	2	1	2
71	-	2	4	4	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	3	5	3	4	3	-
72	1	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	8	6	5	1	3	1	3	4	4	-
73	-	6	4	4	6	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	5	7	2	5	3	-
74	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	5	4	5	4	2	-
75	-	4	2	5	5	2	2	2	4	3	-	5	6	4	3	-	7	5	4	3	2	-
76	-	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	6	5	6	2	5	4	4	3	4	-
77	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	5	3	4	4	4	2	3	1
78	-	2	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	6	4	5	3	6	4	4	5	-
79	-	3	3	6	5	2	1	2	2	2	-	2	7	5	5	1	3	2	4	4	4	-
80	-	6	4	4	5	2	2	-	2	3	-	1	3	5	7	2	5	6	2	5	3	-
81	-	5	2	6	5	2	2	-	2	2	-	5	6	4	6	1	5	4	5	4	5	-
82	-	4	2	4	5	2	2	2	4	3	-	5	6	4	3	-	6	5	4	3	2	-
83	1	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	5	6	2	5	4	4	3	4	-
84	-	7	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	3	4	4	3	4	2	3	1



Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

85	-	1	4	5	6	2	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	3	7	5	4	3	5	-
86	-	4	2	8	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	1	1	1	3	4	4	4	4	-
87	-	5	4	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	5	5	2	1	4	6	2	5	3	1	1
88	-	5	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	2	1	3	4	5	4	5	2	-
89	1	4	2	4	6	2	2	2	2	4	-	5	6	4	2	1	1	4	5	4	3	2	3	-
90	1	4	4	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	4	4	3	-	4	4	4	3	4	1	1
91	1	5	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	1	4	4	4	1	1	3	1
92	-	1	6	4	5	2	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	2	6	5	4	3	4	-
93	-	4	2	6	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	2	1	1	3	4	4	4	3	1
94	-	5	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	1	3	6	3	5	3	1	2
95	-	4	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	4	3	2	1	3	4	5	4	4	3	-
96	1	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	1	4	5	4	3	2	4	-
97	1	4	3	5	5	1	2	-	1	3	-	5	7	3	3	3	-	5	4	4	3	3	-	1
98	2	5	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	1	4	4	5	1	1	3	1
99	-	1	6	4	5	1	2	2	2	1	-	6	-	9	3	5	-	2	6	5	4	3	4	-
100	1	4	2	6	4	2	1	2	2	2	-	1	7	5	4	2	1	1	3	4	4	4	3	1
101	-	5	3	3	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	1	3	5	3	5	3	1	2
102	-	4	2	7	3	2	2	-	2	2	-	5	6	5	3	2	1	3	4	5	4	4	3	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

103	1	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	1	4	4	4	3	2	4	-
104	1	4	3	5	5	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	4	4	4	3	3	1	-
105	1	6	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	-	5	3	5	1	1	3	1
106	-	1	5	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	8	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
107	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
108	-	5	3	4	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	5	3	5	3	2	1
109	-	4	2	6	4	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	1	-	4	4	5	4	4	3	-
110	-	4	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
111	-	4	3	5	5	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	3	1	-
112	1	6	2	6	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	4	-	5	3	5	1	1	3	1
113	-	1	5	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	8	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
114	1	3	3	6	4	2	1	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
115	-	5	3	4	4	2	2	-	2	3	-	1	3	4	5	2	-	4	5	3	5	3	2	1
116	-	4	2	6	4	2	2	-	2	2	-	5	6	4	4	1	-	4	4	5	4	4	3	-
117	-	4	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4	-
118	-	4	2	5	6	1	2	-	2	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	3	1	-
119	1	6	2	5	6	1	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
120	-	1	4	5	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

121	1	3	3	3	6	4	2	2	1	2	2	2	2	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
122	-	5	3	3	3	4	2	2	2	-	2	3	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
123	-	4	2	6	4	4	2	2	2	-	2	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
124	-	4	2	6	6	6	2	2	2	2	2	4	-	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
125	-	4	2	4	2	5	6	1	2	-	1	3	-	-	5	7	4	3	2	-	5	4	4	3	3	1	-
126	1	5	2	5	5	5	1	1	1	1	2	6	-	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
127	-	1	3	5	5	5	1	2	2	2	2	1	-	-	6	-	7	4	5	-	2	6	5	4	3	4	-
128	1	3	3	6	4	2	2	1	2	2	2	2	-	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	1
129	-	4	3	3	4	4	2	2	2	-	2	3	-	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
130	-	4	2	6	3	3	1	2	2	-	2	2	-	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
131	-	3	2	5	6	2	2	2	2	2	2	4	-	-	5	6	3	2	1	-	5	4	4	3	1	4	-
132	-	4	2	5	6	1	2	2	-	-	1	3	-	-	5	7	4	3	2	-	5	4	4	3	3	1	-
133	1	5	2	5	5	5	1	1	1	1	2	6	-	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	1	3	1
134	-	1	3	5	5	5	1	2	2	2	2	1	-	-	6	-	7	4	5	-	2	7	5	4	3	4	-
135	1	3	3	7	4	2	2	1	2	2	2	2	-	-	2	7	5	4	2	-	3	2	4	4	4	3	-
136	-	4	3	4	4	4	2	2	2	-	1	3	-	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	3	2	1
137	-	4	2	6	3	3	2	2	1	-	2	2	-	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	3	-
138	-	3	2	6	6	6	2	2	2	2	2	4	-	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4	-



MINISTERIO DE TRANSPORTE
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

139	-	4	2	5	6	1	2	-	1	3	-	5	7	4	4	2	-	5	4	4	3	1	-
140	1	5	2	5	5	-	1	1	2	6	-	6	4	4	2	3	-	5	3	5	1	3	1
141	-	1	3	6	5	1	2	2	2	1	-	6	-	7	4	5	1	2	7	5	4	4	-
142	1	3	3	7	4	2	1	2	2	2	-	2	8	5	3	2	-	3	2	4	4	3	-
143	-	4	3	5	5	2	2	-	1	3	-	1	3	4	5	2	-	4	6	3	5	2	1
144	-	4	2	6	3	2	1	-	2	2	-	5	6	5	4	1	-	4	4	5	4	3	-
145	-	3	2	6	6	2	2	2	2	4	-	5	6	3	2	1	-	5	5	4	3	1	4
146	-	4	2	5	6	1	2	-	2	3	-	5	8	4	2	1	-	5	4	4	3	1	-
147	1	5	1	6	5	-	1	1	2	6	-	6	4	3	2	3	-	5	3	5	1	3	1



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

00518 de 21 de marzo de 2023

“Por la cual se resuelve una solicitud de autorización para una integración empresarial”.

- Para la temporada Summer 2023, los slots devueltos comprenderán los que se encuentren en el base line de la temporada como aquellos que hagan parte de la reducción porcentual realizada a causa de la disminución de capacidad del Aeropuerto El Dorado.
- Para las temporadas Winter 2023 y Summer 2024, los slots devueltos deben hacer parte de los slots históricos con los que cuenten las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots devueltos corresponden a slots asignados actualmente a cualquiera de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los slots devueltos solo podrán ser solicitados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de las sociedades o aerolíneas subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el caso de que ninguna otra aerolínea los haya solicitado, para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025.

En el caso que los slots devueltos sean solicitados y asignados, bajo la condición antes indicada, a las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o a cualquier otra sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IVL** y/o de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** tendrán la calidad de asignación de ad-hoc para las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025. En este sentido, los slots devueltos no podrán constituir precedencia histórica para las temporadas en mención.

- Los slots devueltos que sean solicitados y asignados **EMPRESAS INTERVINIENTES** o a cualquier otra sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** de las temporadas Summer 2023, Winter 2023, Summer 2024 y Winter 2024, Summer 2025, Winter 2025, podrán adquirir precedencia histórica a partir de las temporadas Summer 2026 y Winter 2026, según lo dispuesto en la regulación aeronáutica vigente.
- La devolución de los slots la deberán realizar **EMPRESAS INTERVINIENTES** dentro de las cuarenta y ocho horas (48h) siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo.

Condicionamiento 2: Supervivencia de VIVA:

Por tres años a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a continuar con la prestación del servicio de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, bajo las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, en las rutas domésticas e internacionales en las que, a 31 de diciembre de 2022:

- (i) **FAST COLOMBIA** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (ii) **VIVA AIRLINES PERÚ** prestaba servicios de manera exclusiva.
- (iii) **FAST COLOMBIA**, **VIVA AIRLINES PERÚ** y **AVIANCA** prestaban servicios, en un porcentaje de participación conjunta igual o mayor al 75%.

En caso de que el factor de ocupación mensual **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** de algunas rutas sea menor al 75%, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** podrán solicitar a la Aeronáutica Civil la aprobación de la reducción de frecuencias. La Aeronáutica Civil determinará la fecha en que se aplicará la reducción, que en todo caso no podrá ser un plazo mayor a dos meses siguientes a la



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

solicitud. En este caso la Aeronáutica Civil informará a la autoridad de seguimiento para su competencia.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** garantizarán durante la vigencia del condicionamiento se mantengan como mínimo tres (3) frecuencias de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** en las rutas.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener los contratos laborales de **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ** necesarios para la operación.

Con independencia de las rutas y frecuencias vigentes para ese período, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener el modelo de negocio low cost implementado y ejecutado por **FAST COLOMBIA** y **VIVA AIRLINES PERÚ**, así como las marcas **VIVA AIR**, **VIVA** y/o **VIVA CARGO**, por un periodo de cinco años a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

Condicionamiento 3: Mantenimiento de acuerdos interlínea de FAST COLOMBIA S.A.S. y VIVA AIRLINES PERÚ SAC

- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a mantener todos los acuerdos interlíneas suscritos por **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** vigentes al 31 de enero de 2023.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** eliminarán las cláusulas de exclusividad de los acuerdos interlíneas, previa aceptación de sus partes contratantes. Para la eliminación de las cláusulas de exclusividad **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** cuentan con un término de un (1) mes a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberá informar a la autoridad encargada del seguimiento de estos condicionamientos, una vez ocurra: a) La eliminación de las cláusulas de exclusividad, b) las razones que llevaron a la no eliminación de las cláusulas de exclusividad, c) la terminación de los acuerdos interlíneas y las razones que llevaron a esta.
- Si la terminación de los acuerdos interlíneas se presentan por causas no atribuibles la voluntad de **IV1L**, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o de cualquiera de sus afiliadas no se considerará incumplido el presente condicionamiento.
- **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán informar a la autoridad de seguimiento y la Aerocivil cuando existan razones objetivas de que el cumplimiento de este condicionamiento va a generar un riesgo para la libre competencia económica. Esto con el fin que la autoridad competente estudie y evalúe el mantenimiento del presente condicionamiento.
- **Vigencia del condicionamiento:** Tres (3) años contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

Condicionamiento 4: Acuerdo Interlínea o de Código Compartido con SATENA.

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a suscribir contratos interlínea o de código compartido (en adelante el “Contrato 9N”) con **SERVICIO AÉREO A TERRITORIOS NACIONALES S.A.** (en adelante, “**SATENA**”), previa aprobación de **SATENA**, en las siguientes condiciones:

- **Alcance del condicionamiento en el contrato interlínea virtual o tradicional:** Bajo la figura de contrato interlínea virtual o tradicional, **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** permitirán a **SATENA** la comercialización, ya sea en su propia boletería o con boletos separados, según el caso, vuelos operados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en conexión con la propia



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

red de vuelos de **SATENA**, a través de sus canales de distribución aplicables. **SATENA** será remunerada con los valores o prorrateos que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.

- **Alcance del condicionamiento en la figura de código compartido:** Bajo la figura de código compartido, **SATENA** pondrá su código designador en aquellas rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** en el contrato 9N, de manera que **SATENA** comercializará inventarios de sillas en dichos vuelos. **SATENA** será remunerada con los valores o prorrateos que acuerden periódicamente las partes por la comercialización en sus canales de venta.
- **No exclusividad:** **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES** no podrán exigir a **SATENA** la inclusión de cláusulas exclusividad en el Contrato 9N.
- **Términos y condiciones del Contrato 9N:** Serán aquellos aplicables de manera usual en este tipo de contratos suscritos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** con otras aerolíneas sin perjuicio de las condiciones aquí delimitadas.
- **Rutas objeto del Contrato 9N:** La totalidad de rutas operadas por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que puedan ser de interés para **SATENA** para complementar su red de rutas. Se excluyen aquellas rutas respecto de las cuales las **EMPRESAS INTERVINIENTES** o cualquier empresa que dependa de sus controlantes tenga exclusividad con otra aerolínea en virtud de cualquier acuerdo contractual previo.
- **SATENA** deberá obtener la certificación **IOSA (IATA Operational Safety Audit)**. Los costos de esta certificación deberán ser asumidos por las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán gestionar a favor de **SATENA** los ajustes tecnológicos requeridos para adaptarse a la comercialización a través del Contrato 9N. Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** asumirá los costos de la implementación tecnológica, entre los que se incluyen (i) Marketing Codeshare (CDSH) (si aplica), (ii) IET (Interline E-Ticket) + Sponsored GDS, (iii) IATCI (Interline Through Check In), (iv) FTP (File Transfer Protocol) (si aplica) y (v) costo por reserva asociado al proveedor de PSS o al GDS.
- El cumplimiento de este condicionamiento no implica la autorización previa de la celebración de este acuerdo por parte de la Dirección de Transporte Aéreo. En este sentido, **SATENA** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán someter el acuerdo celebrado a aprobación de la autoridad competente.
- **Vigencia del condicionamiento:** Tres (3) años a partir de la suscripción del contrato, renovable anualmente.

Condicionamiento 5: Rutas entre Colombia y Argentina

IV1L y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** entregarán hasta siete (7) de las frecuencias actualmente asignadas a las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, que conecten las ciudades de Bogotá y Buenos Aires, en cualquier Aeropuerto Internacional que sirva a la ciudad de Buenos Aires, conforme a las siguientes condiciones:



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

- La Aeronáutica Civil solicitará la devolución de la frecuencia al existir una solicitud para operar dicha ruta por parte de un operador colombiano. Para tal efecto, indicará **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** la fecha en que se deberá hacer efectiva la devolución, otorgándoles a estas un plazo, el cual no podrá ser inferior a seis meses.
- El operador colombiano que realice la solicitud no podrá ser una sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de **IV1L** y de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- **IV1L, EMPRESAS INTERVINIENTES** sociedad o aerolínea subsidiaria, filial o afiliada de estas no podrán ejercer oposición a las solicitudes de frecuencias de los operadores colombianos para estas rutas.

Vigencia del condicionamiento: Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro (4) años contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo. Esto sin perjuicio, de que la devolución efectiva se materialice de manera posterior a la vigencia de este condicionamiento.

Condicionamiento 6: Protección de pasajeros afectados por la suspensión de la operación de VIVA

Con el propósito de proteger a los pasajeros afectados como resultado de la suspensión de operaciones de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES**, se obligan a:

- Para los pasajeros afectados por vuelos cancelados de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, que no hayan sido acomodados por otras aerolíneas, ni se les haya solucionado o reembolsado, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% que pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024.
- Para los pasajeros afectados que mantengan reservas de pasajes vigentes, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a elección del pasajero a primero, emitir un voucher a favor del pasajero por un valor equivalente al valor de la compra + un 50% % que pueden redimir para volar en las rutas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** hasta el 31 de diciembre de 2024 o segundo, a su reubicación, en las mismas condiciones establecidas en su reserva inicial, sin ningún sobre cargo, en cualquier de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**. Esto con independencia de la reactivación de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**.
- Para el caso de los pasajeros que mantengan tiqueteras con **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a permitir la redención de estas en cualquiera de las aerolíneas de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Definir un programa especial y diferenciado para atender los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**, entendiéndose aquellos que tienen reservas de pasajes, de tiqueteras o de viajes turísticos a



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

través de vuelos charter que fueron adquiridos con anterioridad al anuncio de la suspensión de operaciones.

- Para efectos del cumplimiento del presente condicionamiento se deberá coordinar con las agencias de viaje en el caso en que estas hayan intervenido en el proceso de venta.
- La aceptación de este condicionamiento no reemplaza ni sustituye las obligaciones derivadas de la regulación de protección a usuarios, por ende, las medidas aquí adoptadas se tratan de opciones voluntarias de libre aceptación por parte de los pasajeros afectados por la suspensión de la operación de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC**. De esta forma, se mantienen las obligaciones legales y contractuales y la responsabilidad de **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ SAC** derivadas de reclamaciones o acciones judiciales iniciadas o por iniciar por los pasajeros afectados, las agencias de viaje, o cualquier persona en contra de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.
- Los mecanismos aquí adoptados se aplicarán a los pasajeros afectados con independencia del canal de venta en los que haya adquirido el respectivo tiquete.
- La aceptación del presente condicionamiento no representa la pérdida de competencia de las demás autoridades en relación con la decisión de la cancelación de la operación, ni valoración alguna por parte de esta autoridad sobre esta decisión.

Condicionamiento 7: Control de YIELD

Vencido el primer año desde la ejecutoria de este acto administrativo, **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se obligan a reducir el 10% del yield de los pasajes vendidos en Colombia de las rutas que operaba **VIVA AIR** y **VIVA AIR PERÚ** el 31 de diciembre de 2022, y en las que **LAS EMPRESAS INTERVINIENTES**, obtengan el 100% de participación en las rutas con fecha de corte 31 de diciembre de 2022, en adelante, las Rutas. Esto en relación al yield ponderado de la aerolínea respectiva de los pasajes vendidos en Colombia durante los doce meses previos a la ejecutoria de este acto administrativo, descontando el cargo por combustible en ambos periodos.

Como base del yield se considerará el total de tickets vendidos en Colombia en cada una de las Rutas, expresados, 50% en dólares de los Estados Unidos de América y 50% en pesos colombianos, utilizando promedios ponderados, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$Yield \text{ Base Ruta } i = \frac{\sum_t I_{it} - FS_{it}}{\sum_i P_{it} \times Km_i}$$

Para estos efectos:

“i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;

“t” equivale a cada uno de los doce (12) meses previos al perfeccionamiento de la Transacción;

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

“In” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;

“FSn” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;

“Pn” corresponde al total de tickets vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”; y

“Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Para cada uno de los semestres que transcurran después de doce (12) meses de perfeccionada la Transacción, se exigirá que el yield semestral acumulado de las Rutas cumpla la reducción antes señalada, de acuerdo a la siguiente fórmula, que se constatará dos (2) veces por año:

$$\left[Yield \ Semestral \ Ruta \ i = \frac{\sum_{t=1}^6 I_{ti} - FS_{ti}}{\sum_{t=1}^6 P_{ti} \times Km_i} \right] < [0,9 \times Yield \ Base \ Ruta \ i]$$

Para estos efectos:

“i” equivale a cada una de las Rutas Nacionales Relevantes;

“t” equivale a cada uno de los seis (6) meses del semestre correspondiente;

“In” corresponde al total de ingresos por ventas de pasajes en Colombia durante el mes t, por parte de las aerolíneas respectivas en la ruta “i”;

“FSn” corresponde a los ingresos totales por concepto de cargo por combustible por ventas en Colombia durante el mes “t”, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”;

“Pn” corresponde al total de tiquetes vendidos en Colombia durante el mes t, por parte de la aerolínea respectiva en la ruta “i”; y

“Kmi” corresponde a la longitud de la ruta “i”.

Este condicionamiento terminará en relación con la ruta en la que un tercer competidor ingrese y permanezca en la prestación de la ruta de manera continua por un periodo superior a tres meses.

Este condicionamiento tendrá vigencia de cuatro años a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

Implementación de AUDITORÍA:

Dentro del término de 10 días hábiles contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán proponer cinco (5) empresas de auditoría con presencia en Colombia, (en adelante, el **AUDITOR**) para que dentro de los 10 días hábiles siguientes esta entidad seleccione a la empresa encargada de verificar, monitorear y certificar el cumplimiento de los condicionamientos establecidos en el presente acto administrativo.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Calidad del AUDITOR

Los auditores propuestos por **IV1L** y las **EMPRESAS INTERVINIENTES** deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser una persona jurídica respecto de quien las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**, sus controlantes y subordinadas, no tengan relación de control, dependencia económica, ni posibilidad alguna de direccionamiento o influenciación sobre sus directivos, cargos estratégicos y órganos encargados de la toma de decisiones.
- Contar con las calificaciones necesarias para realizar sus funciones relacionadas con los condicionamientos aquí expuestos, con el especial cuidado de evitar situaciones que originen o puedan llegar originar conflictos de intereses.

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** deberán garantizar el acceso al **AUDITOR** a toda la información necesaria para verificar el cumplimiento de los compromisos.

El **AUDITOR** será remunerado por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** y/o **IV1L** quienes además deberán procurar todo lo que sea necesario para el desarrollo efectivo de sus funciones.

Reportes del AUDITOR

Sin perjuicio de las facultades de seguimiento de condicionamientos a cargo de las autoridades competentes, el **AUDITOR** se encargará de la verificación del cumplimiento de cada uno de los compromisos establecidos en el presente acto administrativo a cargo de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

El informe deberá incluir:

- Las actividades realizadas por el **AUDITOR** para la verificación de los condicionamientos (requerimientos, visitas, entrevistas), así como una certificación del auditor en la que conste que garantiza la fiabilidad de la información reportada como de la información obtenida por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.
- La descripción de los mecanismos y acciones concretas, procedimientos internos y materiales utilizados para la implementación y desarrollo de las obligaciones impuestas, ejecutados por las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L**.

Este reporte deberá presentarse ante la Aerocivil y ante la Delegatura de Protección para la Competencia- Grupo de Trabajo de Monitoreo y Vigilancia de Cumplimiento en Libre Competencia, o quien ejerza sus funciones, de manera trimestral hasta tanto se mantenga vigente el último condicionamiento de la presente resolución.

El primer informe deberá presentar a los tres meses contados desde la ejecutoria del presente acto administrativo.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

Publicidad de los condicionamientos

Las **EMPRESAS INTERVINIENTES** e **IV1L** se obligan a informar y publicar los condicionamientos dispuestos en este acto administrativo, a través de un diario de amplia circulación nacional, en sus redes sociales, al igual que mantenerlos publicados en el home o página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

La publicación en la página de inicio de las páginas web de las **EMPRESAS INTERVINIENTES** se deberá mantener durante el término de vigencia de los condicionamientos.

Para las publicaciones indicadas se dispone un plazo de cinco días hábiles contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo.

Dentro de los tres días siguientes al vencimiento del anterior plazo, se deberá remitir a esta entidad, y a la Delegatura de Protección para la Competencia- Grupo de Trabajo de Monitoreo y Vigilancia de Cumplimiento en Libre Competencia, el documento que acredite en debida forma las publicaciones.

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la **AEROCIVIL**,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. AUTORIZAR la operación de integración propuesta por **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.**, **FAST COLOMBIA S.A.S.** y **VIVA AIRLINES PERÚ S.A.C.** sujeta al cumplimiento de los condicionamientos aquí establecidos. El incumplimiento de los condicionamientos dará lugar a las sanciones previstas en la Ley 1340 de 2009 y demás disposiciones concordantes con la materia incluyendo la eventual reversión de la operación.

ARTÍCULO SEGUNDO. NOTIFICAR de la presente Resolución a **AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.**, entregándoles copia de esta en su versión reservada e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

ARTÍCULO TERCERO. NOTIFICAR a **FAST COLOMBIA S.A.S.** y a **VIVA AIRLINES PERU S.A.C.**, entregándoles copia de esta en su versión reservada e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

ARTÍCULO CUARTO. ATENDER lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 1340 de 2009 y demás normas concordantes, en relación con el pago de la contribución de seguimiento y la atención de los requerimientos de información que la autoridad encargada del seguimiento formule para la determinación del valor a pagar por cada anualidad y para el cumplimiento de sus funciones. Tal obligación se predica de cada una de las **EMPRESAS INTERVINIENTES**.

ARTÍCULO QUINTO. NOTIFICAR a **AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO SEXTO. NOTIFICAR a **ULTRA AIR S.A.S.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

ARTÍCULO SÉPTIMO. NOTIFICAR a **AEROREPÚBLICA S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

ARTÍCULO OCTAVO. NOTIFICAR a **AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.** entregándoles copia de esta en su versión pública e informándoles que contra el presente acto procede recurso de reposición y apelación.

ARTÍCULO NOVENO. ORDENAR la publicación de la versión pública de esta resolución en la página web de la Aeronáutica Civil en los términos del artículo 17 de la Ley 1340 de 2009.

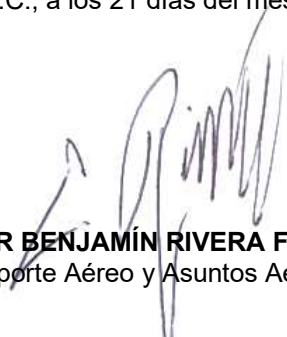
ARTÍCULO DÉCIMO. Comunicar y remitir una copia de la versión reservada de la presente Resolución a la **SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**, a través del correo electrónico contactenos@sic.gov.co, para lo de su competencia, en lo que relacionado con el seguimiento de los condicionamientos en los términos del artículo 22 de la Ley 1340 de 2009.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Comunicar y remitir una copia de la versión reservada de la presente Resolución a la **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**, a través del correo electrónico ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. Contra esta resolución proceden los recursos de reposición y apelación conforme a lo dispuesto al artículo 74 de la Ley 1437 de 2011.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 21 días del mes de marzo de 2023



EDGAR BENJAMÍN RIVERA FLÓREZ

Director de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales (E)

Notificar a:

ALEJANDRO GARCÍA DE BRIGARD

Apoderado judicial

AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A.

NIT No. 890.100.577 – 6

agarcia@bu.com.co



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA

JOSÉ MIGUEL DE LA CALLE RESTREPO

Apoderado judicial

jose.miguel.delacalle@garrigues.com

ANAMARÍA RICO POLO

Apoderada judicial

anamaria.rico@garrigues.com

FAST COLOMBIA S.A.S.

No. 900.313.349 – 3

VIVA AIR PERÚ S.A.C.

JORGE ANDRÉS DE LOS RÍOS QUIÑONES

Apoderado judicial

jorge.delosrios@phrlegal.com

jorge.lamo@phrlegal.com

AEROVÍAS DE INTEGRACIÓN REGIONAL S.A.

HERNÁN ANTONIO PANESSO MERCADO

Apoderado judicial

hernan@panessomercado.com

AEROREPÚBLICA S.A.

EDWIN GEOVANNY ARIZA LOZANO

Representante legal

edwin.ariza@aerolineas.com.ar

AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.

EMILIO JOSÉ ARCHILA PEÑALOSA

Apoderado judicial

earchila@archilaabogados.com

aaponte@archilaabogados.com

ULTRA AIR S.A.S.

JOSÉ ELÍAS DEL HIERRO HOYOS

Representante legal

jedelhierro@delhierroabogados.com

JETSMART AIRLINES SPA SUCURSAL COLOMBIA

Comunicar a:

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

contactenos@sic.gov.co

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

REPÚBLICA DE COLOMBIA



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA
CIVIL



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución Número

(00518 de 21 de marzo de 2023)

“Por la cual se decide la aprobación de una solicitud para integración empresarial”

Radicado: 2022078486

VERSIÓN PÚBLICA