

Bogotá, D.C., 04 de diciembre de 2024.

Honorable Plenaria del Senado de la República de Colombia

Constancia: Preocupante situación por el costo de tiquetes aéreos en Colombia

Señor Presidente, honorables Senadores y Senadoras:

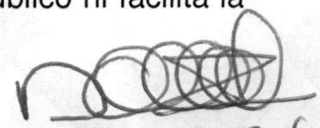
La fluctuación en los precios de los tiquetes aéreos en Colombia responde a una interacción compleja entre factores económicos, regulatorios y estructurales del mercado. **El advenimiento de la temporada vacacional y la necesidad imperante de muchos colombianos** de reencontrarse con sus seres queridos, se enfrenta a la disyuntiva de los altos precios a pagar por acceder a los servicios de transporte aéreo, situación permanente a lo largo del año. Tres elementos clave inciden directamente en esta dinámica: el revenue management (la estrategia de precios de las aerolíneas), la naturaleza oligopólica del mercado de aerolíneas y el marco regulatorio de la aeronáutica civil.

Si bien en Colombia la regulación de los precios de los tiquetes aéreos es responsabilidad de la Aerocivil, la normativa ha transitado hacia un esquema de libertad tarifaria con ciertas restricciones que protegen al consumidor. Siendo **la Resolución 1582 de 2012 el eje definidor del régimen tarifario para el transporte aéreo en el país**. En reconocimiento de las disposiciones constitucionales de una economía de mercado, se les brinda a las aerolíneas libertad para fijar los precios de los tiquetes, siempre que se informe con claridad a los pasajeros sobre las tarifas, incluyendo tasas, impuestos y cargos adicionales, además de asegurar que dichas tarifas publicadas sean transparentes y accesibles para los usuarios en todos los canales de venta.

La misma en su intención de **propender por un “equilibrio”**, queda limitada en su capacidad de responder a la naturaleza oligopólica del mercado de transporte aéreo. Las principales aerolíneas (como Avianca, LATAM y las de bajo costo como Viva Air y Wingo) concentran la mayor parte del tráfico aéreo, limitando la capacidad de los consumidores para propender a un mayor nivel de bienestar. Las altas barreras de ingreso al mercado, la posibilidad de coludir y la concentración de la oferta en rutas específicas, configuran distorsiones de mercado que la regulación laxa no logra corregir. Aunado a que por norma las aerolíneas deben **registrar previamente en la Aerocivil las tarifas mínimas y máximas** que aplicarán en cada ruta, y la difusión de dicha información no es de dominio público ni facilita la toma de decisiones de compra.

☎ Externo: (60) (1) 3823716
Interno: (60) (1) 3823000 - Ext 3716
(60) (1) 3824000 - Ext 3571
📍 Edificio Nuevo del Congreso

✉ sonia.bernal@senado.gov.co
📷 @Sonia Bernal Sanchez


4. Dic 2024

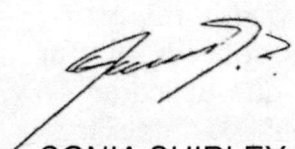
Revisando la composición de costos de los tiquetes aéreos, se estima que **más del 28 % del costo de un tiquete aéreo nacional corresponde a tasas, impuestos y cargos regulados**. Esto, además de las tarifas fijadas por las aerolíneas, los precios finales de los tiquetes incluyen tasas aeroportuarias y otros costos regulados que son aprobados por la Aerocivil. Estos valores pueden variar según el aeropuerto de origen/destino y afectan significativamente el costo total del tiquete.

Es importante tener presente que el aumento a los costos operativos por combustibles en aviación terminarán recayendo sobre los usuarios. **El combustible representa más del 35% de los costos operativos de un vuelo doméstico en Colombia y está gravado con un IVA del 19%**. La propuesta de la Ley de Financiamiento **aumentaría el impuesto al carbono en un 200%**, lo que encarecería el precio del galón de combustible de aviación en un 4,1%.

Aunque el impuesto al carbono busca fomentar la sostenibilidad, Colombia carece de producción suficiente de Combustible de Aviación Sostenible (SAF) y de alternativas viables a los combustibles fósiles en la aviación.

Para concluir, en Colombia, la Aerocivil permite a las aerolíneas operar bajo un esquema de libertad tarifaria con ciertos controles, como el registro de tarifas y la obligación de transparencia hacia los consumidores. Sin embargo, el precio de los tiquetes también está influenciado por factores externos, como los costos operativos y la competencia en cada ruta. La regulación actual busca equilibrar la promoción de la competencia con la protección de los derechos de los pasajeros, pero no soluciona las asimetrías de información ni los problemas de selección adversa de los que se lucran las aerolíneas, bajo el sistema de formación libre de precios, con parametrizaciones y ponderaciones en una suerte de caja negra.

Si no se avanza en una regulación que busque la convergencia de los incentivos de lucro de las aerolíneas con la competencia supervisada, y por tomar ejemplo una disminución de las tasas y tarifas cobradas por operar, la naturaleza oligopólica del mercado continuará perjudicando el bienestar del consumidor. Recordemos que el aumento en los precios afectaría el turismo interno, uno de los motores económicos del país, al limitar la accesibilidad para sectores populares y regiones con pocas opciones de transporte.




SONIA SHIRLEY BERNAL SÁNCHEZ
Senadora del Congreso de Colombia


Externo: (60) (1) 3823716

Interno: (60) (1) 3823000 - Ext 3716

(60) (1) 3824000 - Ext 3571

Edificio Nuevo del Congreso

 sonia.bernal@senado.gov.co

 @Sonia Bernal Sanchez