



Unrestricted

24 de diciembre de 2025

Doctora
MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA
Ministra de Transporte
Bogotá

Respetada Señora Ministra,

En representación de las líneas aéreas miembros de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), y en relación con lo manifestado por el Ministerio de Transporte en el Comunicado del día de hoy, de manera respetuosa nos referimos a lo señalado con respecto al requerimiento que se hace a las aerolíneas a mantener *el respeto por el techo tarifario vigente, con el fin de evitar incrementos injustificados en los precios de los tiquetes durante las festividades*.

Sea lo primero mencionar que IATA, y las aerolíneas que representamos, compartimos plenamente el objetivo señalado en el comunicado de *proteger los derechos de los usuarios, garantizar condiciones de equidad y evitar prácticas que afecten a los viajeros en una de las temporadas de mayor demanda del año*. Son los pasajeros la razón de ser del sector y por esta razón, con mucha anticipación, la industria se ha venido preparando para la temporada alta de fin de año.

Es importante recordar que Colombia tiene un régimen de libertad tarifaria para los tiquetes aéreos, establecido desde el año 2012, cuando los pisos y techos que se disponían para el servicio desaparecieron del ordenamiento jurídico. Esta eliminación respondió a que el mundo ha evidenciado -y Colombia no ha sido excepción- que la competencia es el mayor habilitador de precios bajos en un mercado como el aéreo, en el que el respeto a la libre competencia y a la iniciativa privada, estimulan la participación de más competidores en el mercado, en beneficio de los pasajeros. Un mercado competido ofrece siempre mejores precios y mayor conectividad, y así lo han conceptualizado recientemente la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Industria y Comercio y la Superintendencia de Transporte.

También es importante señalar que la diversidad de servicios ofrecida por las aerolíneas nacionales está amparada por la libertad de empresa establecida en la Constitución Política de Colombia¹, y las leyes que la desarrollan². La libertad tarifaria es un pilar fundamental de las prácticas internacionales y de las tendencias mundiales en la industria aeronáutica, que ha adoptado un modelo de flexibilización y personalización de tarifas que ofrece a los pasajeros alternativas de tiquetes cada vez más asequibles. Esto ha permitido un mayor acceso a este medio de transporte, generando que en Colombia haya más pasajeros y competidores, lo cual se traduce en beneficios abundantes para el turismo, la conectividad regional, el comercio y toda la cadena de valor asociada al sector.

En Colombia, desde la desregularización del mercado antes mencionada³, la tarifa promedio de los tiquetes (sin impuestos) ha disminuido un acumulado de 37,8% en vuelos domésticos; es decir, ha tenido una reducción promedio anual del 3,6%. Del mismo modo, se ha evidenciado una disminución del 34,9% en las tarifas promedio de las rutas internacionales, lo que equivale a un 3,2% de reducción anual, en promedio.

Por el contrario, el control de precios en las tarifas aéreas podría generar efectos nocivos para los usuarios, encareciendo el servicio, limitando la conectividad y estableciendo barreras para el crecimiento del sector y para la entrada de nuevas

¹ Artículo 333. 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 delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

² RAC 5 – 5.140 – (C)- (1)

³ El cálculo se encuentra realizado hasta el mes de junio de 2024.

aerolíneas al país. Estos efectos nocivos perjudicarían especialmente a los usuarios que tienen menor poder adquisitivo, que hoy son la mayoría. De hecho, la disminución de tarifas ha generado una gran democratización del transporte aéreo en los últimos años: estudios de mercado indican que el 75% de los usuarios de este servicio pertenecen a los estratos I y II, a la vez que las cifras de viajeros que se mueven en el país se incrementan año a año desde la pandemia, llegando a números históricos, como lo han venido anunciando su Despacho y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Cabe mencionar que el ordenamiento jurídico colombiano solo contempla hoy una facultad que tiene la autoridad aeronáutica para disponer que los precios de los tiquetes aéreos se congelen en casos de calamidades, como cierres de vías terrestres. Cuando se ha hecho uso de dicha facultad, la industria ha respondido en cumplimiento a lo dispuesto por la autoridad en cuanto a los precios, y ha asegurado la conectividad por vía aérea a quienes no cuentan con otra opción alterna de transporte.

A propósito del objetivo de brindar opciones accesibles de viaje para los pasajeros, es importante señalar que, mientras las tarifas de los tiquetes han bajado luego de la desregularización antes expuesta, no ha ocurrido lo mismo con el esquema de costos e impuesto que recaen sobre el sector. Por eso desde la industria hemos venido resaltando la importancia de trabajar en algunos aspectos vitales para la competitividad del sector, y para hacer que esa competitividad se traduzca en mejores condiciones para los usuarios y el crecimiento social. Hoy reiteramos que, para tener más y mejores opciones de vuelos para los usuarios, es necesario abordar los siguientes desafíos:

Revisión del esquema tributario del servicio: El 28,4% de un tiquete doméstico en Colombia está representado por impuestos y tasas. Por su parte, ese porcentaje asciende al 51,5% si se trata de un tiquete internacional. Esta cifra es superior al promedio global, que se ubica en el 27% y también al regional (latinoamericano) que se ubica en el 44%. Así las cosas, es indispensable revisar el esquema tributario del sector, para que coincida con el perfil de la mayoría de sus usuarios. Especialmente, es importante reducir el IVA sobre los tiquetes aéreos y sobre el combustible de aviación.

Revisión de los costos del sector: También se hace necesario hacer una revisión de los costos del servicio, a la hora de exhortar a ofrecer mejores precios. Al respecto, es importante racionalizar los costos del combustible de aviación, sus impuestos y su cadena de comercialización, más si se tiene en cuenta que el combustible de aviación suele ser más costoso en los aeropuertos de las regiones que más dependen del transporte aéreo para conectarse con el resto del país. Así mismo, otros costos relevantes, como las tasas, han venido subiendo de manera importante, e incluso por encima de la inflación. Por lo tanto, es necesario revisarlos y racionalizarlos.

Mejora de la infraestructura aeroportuaria: Con el fin de ofrecer mejores condiciones para los usuarios del transporte aéreo en Colombia, es importante también avanzar en la infraestructura aeroportuaria, de manera que las condiciones para operar en los aeropuertos sean más estables, más económicas y adecuadas.

En resumen, creemos indispensable hacer un balance de las medidas que se pueden tomar para seguir avanzando en la democratización del sector, en el acceso al servicio y en el bien de sus usuarios, en el marco del régimen de libertad tarifaria actualmente existente. Para esto, agradecemos nos puedan disponer un espacio de reunión, reiterando nuestra total disposición para trabajar en conjunto en pro de la competitividad del sector, de sus usuarios y del crecimiento social.

Reciba un cordial saludo,



PAULA BERNAL SANINT

Country Manager
IATA Colombia

CC:

- Dr. Luis Alfonso Martínez Chimenty, Director Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Dr. Alfredo Enrique Piñeres Olave, Superintendente de Transporte.