



EL VALOR DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD: CÓMO MAXIMIZAR LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AÉREO







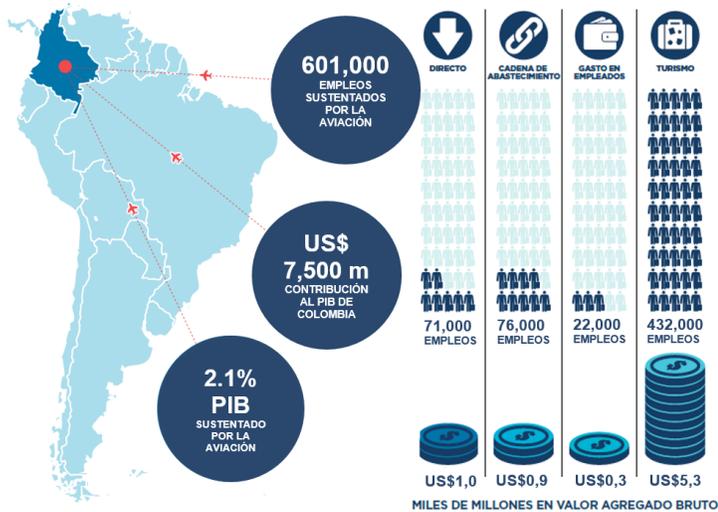
EL VALOR DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD: CÓMO MAXIMIZAR LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AÉREO

PUNTOS CLAVES

- La aviación es un facilitador económico muy importante, que contribuye más de 7.500 millones de dólares al PIB y genera 600.000 empleos en Colombia. La conectividad aérea fomenta el turismo y facilita el comercio, así como la conexión de amigos, familias y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas;
- La conectividad aérea en Colombia apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y fomenta la innovación. A su vez, la relación es recíproca; la competitividad operativa y regulatoria de los entes gubernamentales es fundamental para el desarrollo de la conectividad aérea.
- El mercado de la aviación en Colombia tiene un gran potencial para seguir creciendo, particularmente en términos de conectividad doméstica y diversificando las conexiones internacionales directas. Como se detalla en este informe, algunas prioridades incluyen:
 - ⇒ Mejorar la capacidad aeroportuaria, particularmente en el actual Aeropuerto Internacional El Dorado;
 - ⇒ Brindar transparencia asegurando la participación de la industria en la planificación e implementación de proyectos aeroportuarios;
 - ⇒ Reducir impuestos y cargos que encarecen el transporte aéreo;
 - ⇒ Reforzar el marco institucional y eliminar regulación onerosa que no se ajusta a las mejores prácticas internacionales.
- Abordar estos desafíos es fundamental para el desarrollo del sector del transporte aéreo y potenciar el desarrollo económico y la cohesión social en Colombia.
- El potencial de la aviación para Colombia es significativo tanto en términos del sector como de la economía en general. Se pronostica que, de mantener la actual alta carga impositiva y de no desarrollar la infraestructura al ritmo necesario, la demanda de pasajeros se duplicará en los próximos 20 años.
- Sin embargo, de poner en práctica algunas políticas económicas y regulatorias que faciliten el desarrollo del transporte aéreo, la demanda podría cuadruplicarse. Adicionalmente, la recompensa económica puede ser muy alta, permitiendo un crecimiento de la contribución económica de hasta US \$18.000 millones al PIB y 1 millón de empleos sustentados por la aviación.
- Este informe ofrece un plan para alcanzar el potencial de Colombia como un mercado de aviación vibrante y dinámico. Ningún actor puede lograr esta visión por sí solo. IATA reconoce esta necesidad y se pone a su disposición para trabajar con las autoridades colombianas y las organizaciones asociadas del gobierno, la industria y el comercio para lograr el éxito.

Figura 1: Contribución del transporte aéreo al PIB y al empleo en Colombia



Fuente: Oxford Economics.

El transporte aéreo contribuye de manera importante a la economía colombiana, creando empleos y generando riqueza:

- Las aerolíneas, los operadores aeroportuarios, las empresas del aeropuerto (restaurantes y tiendas) y los proveedores de servicios de navegación aérea emplearon a 71.000 personas en Colombia, según los datos más recientes. La industria también realizó directamente una contribución bruta de valor agregado de US\$ 1.000 millones al PIB;
- Además, al comprar bienes y servicios de proveedores locales, el sector apoyó otros 76.000 puestos de trabajo y US\$ 900 millones al PIB; y pagando salarios a empleados, el sector aportó otros 22.000 puestos de trabajo y US\$ 260 millones al PIB;
- Los turistas extranjeros que llegaron a Colombia por vía aérea y que gastaron su dinero en la economía local, apoyaron a otros 432.000 empleos y contribuyeron en US\$ 5.300 millones a la economía colombiana;
- En total, el 2,1% de la actividad económica de Colombia depende del sector del transporte aéreo y la actividad turística que permite el transporte aéreo.

Además del turismo, el transporte aéreo también permite a las empresas colombianas vender sus bienes y servicios en todo el mundo y ayuda a atraer inversión

- El 35% del comercio mundial medido por su valor se transporta por vía aérea. La carga aérea es particularmente importante para envíos perecederos, tales como flores, pescado, fruta fresca, verduras o productos farmacéuticos. La conectividad aérea también es de vital importancia para las empresas que buscan acceder a las cadenas de valor mundiales y estar integradas en ellas.
- Del mismo modo, la conectividad aérea es importante para las ciudades y empresas que compiten para atraer la inversión extranjera directa. Por ejemplo, para las empresas multinacionales que buscan establecer una sede regional en una ciudad de América Latina, es importante tener en cuenta la capacidad de servir al resto de la región desde un solo centro, con la amplitud y profundidad de una red de rutas que permita viajes cortos de ida y vuelta en un mismo día y una buena oferta de vuelos diarios a destinos más distantes.

El transporte aéreo también puede aumentar la productividad en toda la economía:

- Al expandir la base de clientes, el transporte aéreo permite a las empresas explotar economías de escala y reducir los costos unitarios;
- Al exponer las empresas nacionales a una mayor competencia extranjera, se ayuda a impulsar mejoras en la eficiencia de las empresas nacionales para mantenerse competitivas;
- Al mejorar la eficiencia, varias industrias dependen del transporte aéreo para mantener sus operaciones de producción "just-in-time", proporcionando mayor flexibilidad dentro de la cadena de suministro y reduciendo los costos al minimizar la necesidad de mantener existencias de suministros disponibles;
- Al actuar como un estímulo para la innovación, los amplios enlaces de transporte aéreo facilitan la creación de redes profesionales y fomentan la colaboración entre empresas e investigadores ubicados en diferentes partes del mundo.

Todos estos beneficios económicos se verían reforzados, magnificados y potencializados en la medida en que Colombia sea capaz de desarrollarse como un 'hub' regional. Actuar como un 'hub' permite a las compañías aéreas ofrecer una red más amplia con una mayor frecuencia de servicios y multiplicidad de destinos.

LA IMPORTANCIA DE LA CONECTIVIDAD

La conectividad aérea es una medida del potencial y la oportunidad económica. Cuanto más conectado esté un país por aire, mayor será su capacidad para capitalizar los beneficios económicos y sociales que el transporte aéreo puede ofrecer. Las **Figuras 2a y 2b** muestran la red de conexiones directas, tanto internacional como nacional.

Figura 2a: Conectividad directa desde Colombia

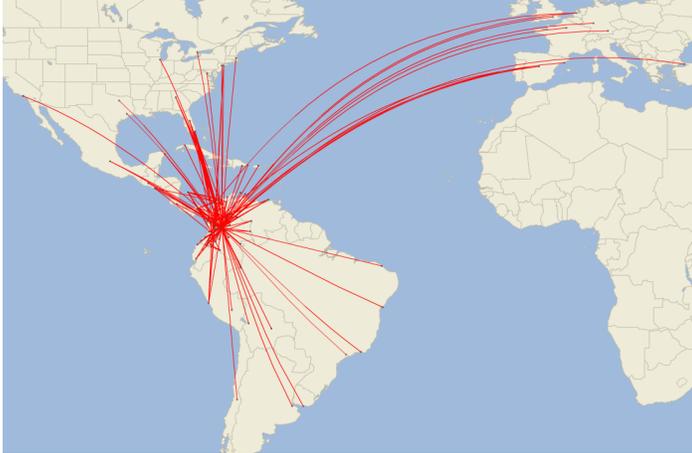
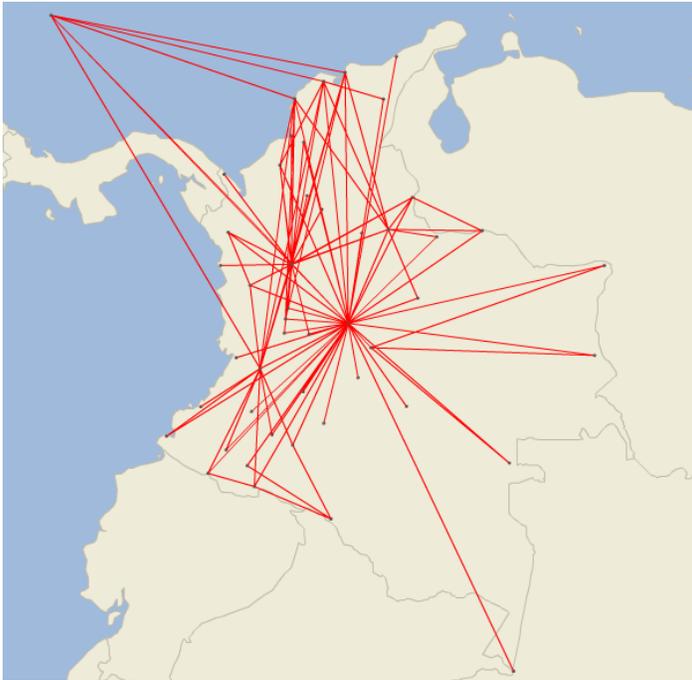


Figura 2b: Conectividad dentro de Colombia



Fuente: SRS Analyzer

En el caso de Colombia, la mayoría de los servicios directos son rutas nacionales, con casi 90 conexiones domésticas. En el ámbito internacional, hay un total de 94 rutas, lo cual representa un crecimiento de más del 40% desde el año 2012. Colombia tiene 33 rutas a otros destinos de Centro y Sudamérica además de contar con 61 rutas a otros países, principalmente en América del Norte y Europa.

Con su ventajosa ubicación geográfica y su potencial para actuar como centro regional, existe un margen para diversificar la red de conexiones internacionales de Colombia no solo desde Bogotá, sino también desde otros grandes centros urbanos con que cuenta el país.

¿Cómo medir la conectividad?

La conectividad aérea tiene muchas dimensiones, incluyendo:

- el número de rutas;
- la importancia de los destinos;
- la frecuencia de los servicios;
- el número de asientos disponibles.

Se pueden considerar 3 tipos de conectividad: directa, indirecta y 'hub' que se detallan a continuación:

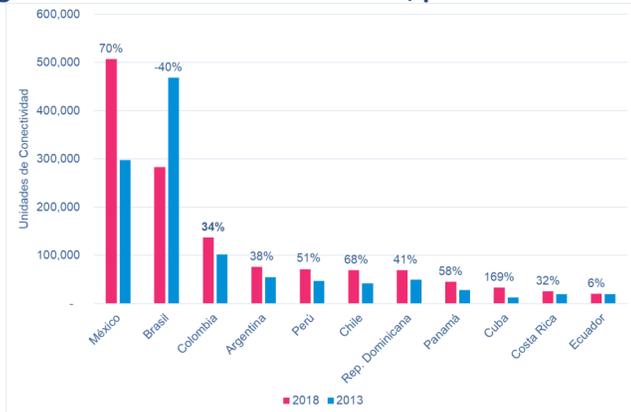
- Conectividad directa:** Refleja los servicios aéreos directos disponibles desde un aeropuerto. Se puede medir no solo en términos del número o importancia económica de los destinos, sino también en términos de frecuencia. Por ejemplo, un aeropuerto con 5 vuelos diarios a otro aeropuerto registraría un puntaje más alto que uno con solo 4 vuelos diarios;
- Conectividad indirecta:** Mide la cantidad de destinos a los que se puede volar, a través de vuelos de conexión en los aeropuertos 'hub' desde un aeropuerto particular. Por ejemplo, en un vuelo Cartagena a Bogotá, el gran número de conexiones disponibles desde Bogotá amplía la gama de destinos disponibles desde el aeropuerto de origen. Las conexiones indirectas se pueden ponderar según su calidad, en función del tiempo de conexión y desvío relacionado. En este último aspecto, un itinerario de Cartagena a Nueva York a través de Bogotá se considera mejor que un itinerario alternativo a través de Lima o Sao Paulo.
- Conectividad 'hub':** Para un aeropuerto 'hub', esta conectividad refleja la cantidad de vuelos de conexión que pueden ser facilitados por el aeropuerto teniendo en cuenta los tiempos mínimos y máximos de conexión. Como en el caso de la conectividad indirecta, las conexiones en el 'hub' se pueden ponderar según su calidad en términos del desvío involucrado y los tiempos de conexión.

Con base en lo anterior, IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración que un país tiene dentro de la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa del número y la importancia económica de los destinos ofrecidos desde los principales aeropuertos de un país, la frecuencia del servicio a cada destino y el número de conexiones hacia adelante disponibles de cada destino. La conectividad se incrementa a medida que crece el número de destinos, aumenta la frecuencia de los servicios y/o los destinos a aeropuertos 'hub' más grandes.

A modo de ilustración, la **Figura 3** muestra el índice de conectividad en 2018 para una selección de países de América Latina, mostrando también como la conectividad ha evolucionado en los últimos 5 años.

Colombia es el tercer país mejor conectado de América Latina detrás de México y Brasil y su conectividad aérea ha aumentado un 34% en los últimos 5 años, y aunque está en línea con el promedio mundial, aún se encuentra lejos del crecimiento experimentado en países como México (70%), Panamá (58%) y Perú (51%).

Figura 3: Conectividad 2018 vs 2013, países seleccionados



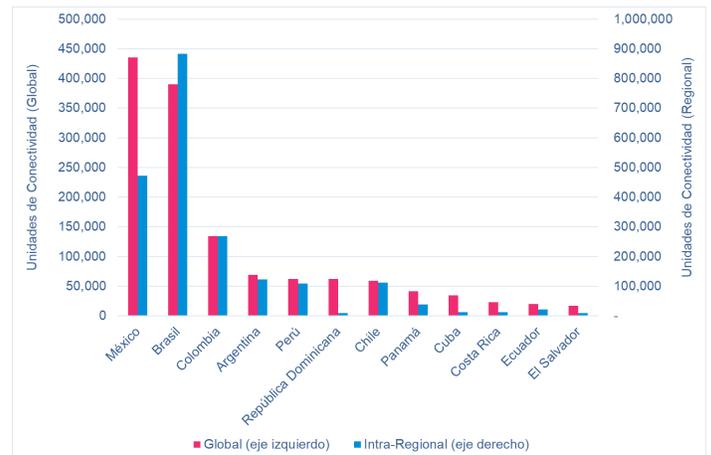
Fuente: IATA Economics
Source: IATA, ATAG, OAG, UNWTO, IHS Global Insight. *2012 data, ATAG

El nivel de conectividad depende, en cierta medida, del tamaño de la economía de un país y del número y tamaño de las empresas a las que sirve su sector de transporte aéreo. Naturalmente, las economías más grandes están conectadas con más destinos y tienen más asientos disponibles, pero la cantidad no es necesariamente una medida de calidad. Por lo tanto, otra medida clave que se debe examinar es el nivel de la conectividad relativo al Producto Interno Bruto (PIB) en términos de su relación con la productividad y el crecimiento económico. Usando esta definición, Colombia supera a México y Brasil, pero se encuentra por detrás de Panamá.

Producto Interno Bruto (PIB) en términos de su relación con la productividad y el crecimiento económico. Basado en esta definición, Colombia supera a México y Brasil, pero se encuentra por detrás de Panamá.

La conectividad se puede medir también a nivel intra-regional además de global, como muestra la **Figura 4**. Colombia, tiene una red aérea muy equilibrada, quizás debido a su ventajosa ubicación geográfica que destaca como un atractivo comparativo muy importante. A diferencia de México, que tiene mayor puntuación en términos de conectividad global por su cercanía al mercado de Estados Unidos, o Brasil, que tiene mayor conectividad relativa dentro de la región.

Figura 4: Conectividad global vs intra-regional, países seleccionados



Fuente: IATA Economics

Figura 5: Evolución del tráfico de pasajeros por mercado: 2012-17 (CAGR %)



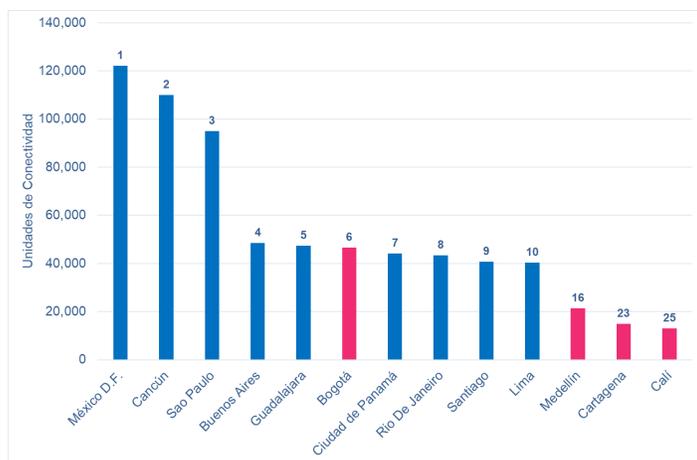
Fuente: IATA Economics

Sin embargo, la **Figura 5** muestra que en términos de tráfico de pasajeros los mercados que han crecido más

rápido han sido Europa (12,7% anual) y Norteamérica (9,5%). El flujo de pasajeros hacia/desde Asia también ha crecido en un 8,1%, si bien hay que destacar que este mercado sigue siendo muy pequeño. Dentro de América Latina, los mercados nacionales (5,8%) y regionales (5,5%) han crecido a un ritmo muy parecido.

Por último, la conectividad se puede medir a nivel de ciudades para ver cómo las ciudades de Colombia se comparan con otras grandes ciudades de América Latina y el resto del mundo en términos de su integración en la red aérea mundial. Como muestra la **Figura 6**, Bogotá se encuentra en el puesto número 6 de ciudades mejor conectadas de América Latina detrás de 3 ciudades en México, Sao Paulo y Buenos Aires. Medellín, Cartagena y Cali se encuentran entre los 25 primeros puestos.

Figura 6: Conectividad Aérea, ciudades seleccionadas, 2018



Fuente: IATA Economics

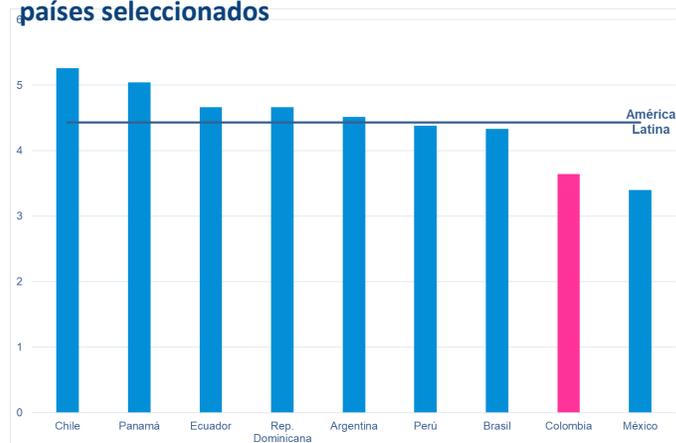
EL RETO DE LA COMPETITIVIDAD

Muchos de los factores que determinan la conectividad de un país no pueden ser directamente influenciados por los Ministerios de Transporte del Gobierno o la DGAC; por ejemplo, el tamaño y la ubicación del país o su demografía. Sin embargo, hay muchos elementos en los que los gobiernos y los reguladores sí pueden influir a través del entorno normativo y regulatorio en el que opera la industria, con el fin de facilitar el desarrollo de la conectividad aérea. Esto a su vez crea una mayor conectividad aérea, lo cual puede generar mayores beneficios económicos y sociales para el país. Por eso, definimos la competitividad del transporte aéreo como *el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de conectividad de un país*.

En este contexto, IATA ha desarrollado una herramienta para estudiar la competitividad del entorno regulatorio del transporte aéreo de un país con el fin de promover el diálogo entre la industria aérea y las autoridades. Hemos identificado cinco elementos clave que miden la facilidad para hacer negocios y, por tanto, influyen en el nivel de competitividad del transporte aéreo del país. Son: a) facilitación del flujo de pasajeros; b) facilitación del flujo de carga; c) costos y la competitividad de la cadena de suministro; d) infraestructura y e) regulación acertada.

La **Figura 7** presenta los resultados agregados para una selección de países de la región. Como puede observarse, Colombia está por debajo del promedio regional y bastante lejos de países como Chile y Panamá con los que compite por ser el centro regional de la aviación.

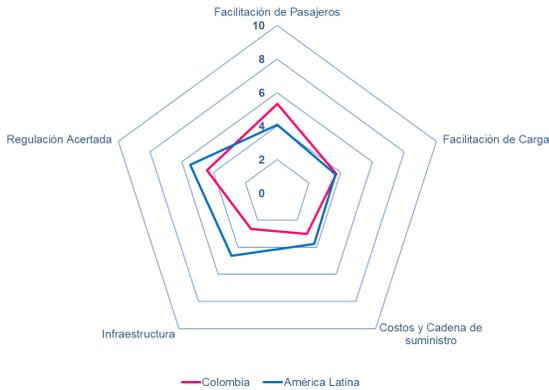
Figura 7: Competitividad en transporte aéreo, países seleccionados



Fuente: IATA Economics

La **Figura 8** desglosa el ranking general de Colombia en los diferentes indicadores, además de hacer una comparación con los demás países de la región.

Figura 8: Competitividad, Colombia vs Región

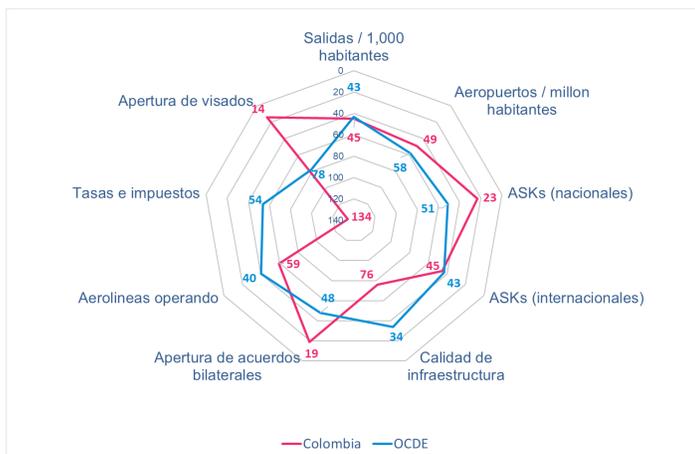


Resumen		
Elemento del Índice	Colombia	América Latina
Competitividad del Transporte Aéreo	3.65	4.43
Facilitación de Pasajeros	5.33	4.085
Facilitación de Carga	3.71	3.650
Costos y Cadena de suministro	3.01	3.750
Infraestructura	2.65	4.636
Regulación Acertada	4.40	5.474

Fuente: IATA Economics

Por su parte, el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) también ha desarrollado un índice de Competitividad Global para el sector de Viajes y Turismo (TTCR) que incorpora algunos de los factores necesarios para desarrollar la conectividad aérea. La **Figura 9** presenta una radiografía de los varios elementos de aviación recogidos en el TTCR, esta vez con los miembros de la OCDE como punto de comparación.

Figura 9: WEF TTCR: Colombia vs OCDE – solo elementos de aviación



Fuente: Foro Económico Mundial

Juntos, los dos índices ilustran los puntos fuertes del transporte aéreo en Colombia y también los temas donde hay potencial para mejorar. Si bien Colombia iguala o supera a sus vecinos en algunos de los indicadores, los índices muestran que hay tres temas en los cuales hay un déficit significativo: infraestructura, competitividad en costos y regulación acertada.

Estos tres temas, al ser claves para lograr una mayor competitividad, serán objeto de estudio más detallado en las secciones que siguen. Además, se desarrollará la mejora de la regulación, que refleja la medida en que los procesos y prácticas regulatorias responden a las mejores prácticas internacionales.

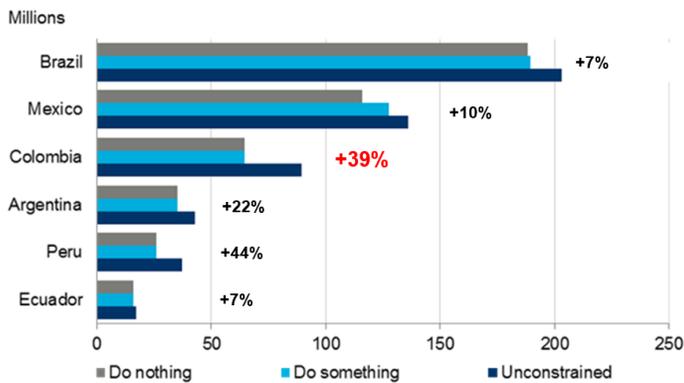
Infraestructura

Para entender la importancia de abordar la falta de capacidad aeroportuaria, IATA, en colaboración con ALTA y ACI-LAC, comisionó un estudio para evaluar el impacto económico de las restricciones de capacidad en América Latina. El análisis se basa en dos pronósticos de escenarios "restringidos" de crecimiento de pasajeros. Los escenarios consideran el impacto potencial de las limitaciones en la capacidad de la terminal y de la pista. Sin embargo, los resultados y las implicaciones del análisis se aplican a cualquier restricción en el crecimiento de pasajeros, ya sean regulatorios, impositivos, medidas medio-ambientales u otros que limiten la capacidad del sector en su conjunto para responder a la demanda de los consumidores.

Como resultado, es evidente que el impacto de las limitaciones de capacidad en Colombia podría reducir significativamente la tasa potencial de crecimiento de pasajeros durante los próximos 20 años. Es una realidad que el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá ya está congestionado. Si no hay un incremento de capacidad en los próximos años, los cuatro principales aeropuertos del país estarán saturados a principios de la próxima década.

La **Figura 10** muestra el impacto sobre la demanda en caso de no abordar los cuellos de botella de capacidad. El análisis sugiere que la demanda de pasajeros en Colombia podría ser 39% mayor que en el escenario.

Figura 10: Crecimiento de demanda de pasajeros - restringido y sin restricciones



Fuente: Oxford Economics

Las limitaciones de capacidad no solo se deben a una capacidad insuficiente del aeropuerto, sino también a limitaciones del espacio aéreo. El año pasado, la Autoridad de Aviación Civil de Colombia y IATA finalizaron el rediseño del espacio aéreo de Bogotá. El proyecto tuvo como objetivo mejorar la gestión del tráfico aéreo y el rendimiento de las llegadas y salidas en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Con la implementación de las mejoras hubo una reducción de las demoras, con ahorros sustanciales en tiempo para los pasajeros y en costos para las compañías aéreas. El ahorro anual se estima en US \$3.06 millones a partir de una reducción en los retrasos en el aire más US \$ 1.66 millones debido a las reducciones por demoras en tierra. Durante el proyecto se desarrollaron un total de 36 nuevos procedimientos PBN (*Performance Based Navigation*) y el proveedor de servicios de navegación aérea desarrolló un número similar de procedimientos para adaptarse a otras áreas de maniobra de terminales (TMA).

Figura 11: Beneficios anuales de la reducción de demoras del rediseño del espacio aéreo (US\$ 000s)



Fuente: IATA Economics

La capacidad ha aumentado debido a la mejora de la pista de aterrizaje de 68 a 92 movimientos por hora, incluidos los procedimientos de llegada y salida, lo cual permitirá a las aerolíneas ofrecer más vuelos hacia / desde Bogotá. Las reducciones de demora también resultan en una reducción de emisiones de CO2 y ahorros de combustible como ilustra la **Figura 12**.

Figura 12: Beneficios medioambientales del rediseño del espacio aéreo (US\$ 000s)



Fuente: IATA Economics

El proyecto solo consideró el espacio aéreo 'Terminal Manuevering Area' (TMA, por sus siglas en inglés) de Bogotá, que representa el 3,4% (~ 55.000 km²) de todo el espacio aéreo colombiano (~ 1.600.000 km²). No obstante, para aprovechar todo el potencial operacional de Colombia, se debe analizar todo el espacio aéreo que la compone y que además incluye las otras ciudades que no solo tienen su propio tráfico, sino que también nutren el del Aeropuerto El Dorado. Una mayor expansión del uso del espacio aéreo de Palanquero a 24 horas por día podría generar ahorros adicionales de 12 a 41 millas náuticas, lo que equivale a un ahorro diario de 15.000 kg en combustible y 46.000 kg en CO2. El aumento asociado en el PIB del sector como resultado del aumento en la capacidad y por tanto en la actividad económica podría subir a US\$1.640m anuales con la creación de 131.000 empleos.

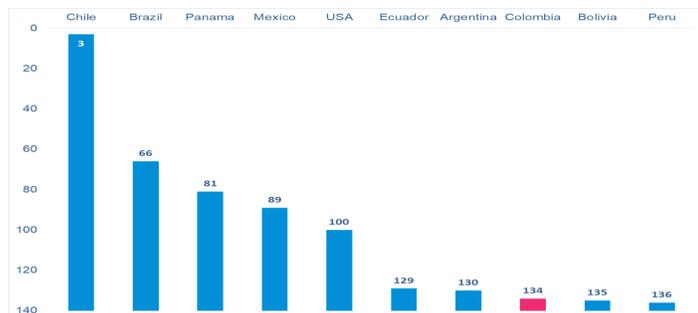
Competitividad en costos

A pesar del valor económico asociado al crecimiento de la conectividad aérea, muchos gobiernos en América Latina continúan viendo el transporte aéreo como un lujo, en lugar de un catalizador para el crecimiento económico. Como consecuencia, la aviación ha sido un objetivo fácil para la tributación. Al mismo tiempo, las crecientes privatizaciones de los aeropuertos han resultado en un aumento de las tasas aeroportuarias de muchos países. Ambas tendencias aumentan el costo de los viajes aéreos y perjudican la competitividad económica.

En el caso de Colombia, las tasas e impuestos incluidos en los pasajes de los usuarios representan, en promedio US\$ 20 en una tarifa doméstica (solo ida) y más de US\$ 100 en una tarifa internacional. Con el fin de comprender hasta qué punto los impuestos y los cargos actúan como un freno a la competitividad económica, IATA comisionó un estudio a SEO Economics, una consultora prestigiosa asociada a la Universidad de Ámsterdam y con una larga historia en análisis económico relacionado con el transporte aéreo, para evaluar los beneficios económicos de reducir el costo de viajar, en términos de la demanda de pasajeros, el crecimiento de la conectividad y la economía.

Según el estudio, la demanda de pasajeros sería un 20% más alta si los impuestos fueran eliminados y los cargos bajaran a niveles competitivos. En términos de impacto macroeconómico, el aumento de la conectividad y la actividad económica asociada conducirían a un aumento del PIB de US\$ 19.400 millones de dólares y a la creación de 239.000 empleos adicionales.

Figura 13: Competitividad de Costos – Tasas e Impuestos, países seleccionados



Fuente: Foro Económico Mundial

La **Figura 13** destaca como Colombia se encuentra en desventaja en comparación con sus vecinos de la región en términos de competitividad en costos, destacando las tasas como un área de enfoque donde el cambio de políticas podría producir un impacto significativo.

Sin embargo, el ejemplo del aeropuerto de Cartagena en Colombia ilustra cómo las tasas e impuestos excesivos pueden actuar como un freno a la conectividad aérea y la actividad económica que depende del transporte aéreo. En este caso, a comienzos de 2015, el Gobierno colombiano decidió que en el Aeropuerto de Cartagena las tasas por pasajeros internacionales se redujeran de US\$ 92 a US\$ 38. La medida tuvo un impacto inmediato;

el número de pasajeros internacionales aumentó en un 26% y las llegadas de visitantes internacionales a Cartagena aumentaron en un 38%.

Regulación Acertada

Una base fundamental para que sector de la aviación sea competitivo y que le permita actuar como catalizador de la economía es un marco de políticas y de regulación sólida y transparente. Muchas organizaciones internacionales, incluida la OCDE, han reconocido la importancia de políticas regulatorias acertadas. Dentro de la aviación, IATA ha promovido la necesidad de que los gobiernos adopten mejores prácticas de regulación tanto para el diseño como para el proceso de las políticas. Recientemente, la OACI adoptó los principios de *'Smarter Regulation'* de IATA, que consisten en incorporar objetivos de política claramente definidos y medibles, de la manera menos onerosa, en el proceso de regulación de un país. Ello se logra a través de un proceso transparente, objetivo, consultivo y colaborativo entre los principales interesados, incluyendo obviamente a la Autoridad. Una regulación más acertada se basa en cinco principios de diseño de políticas y cinco principios en el proceso.

Principios de diseño de políticas:

- Consistencia y coherencia;
- Proporcionalidad;
- Orientado al riesgo;
- Justo y sin distorsiones;
- Claridad y certeza.

Principios del proceso

- Definición de una necesidad clara;
- Evaluación de impacto;
- Transparencia;
- Reducción de las cargas y revisiones periódicas;
- Oportunidad de responder y revisar.

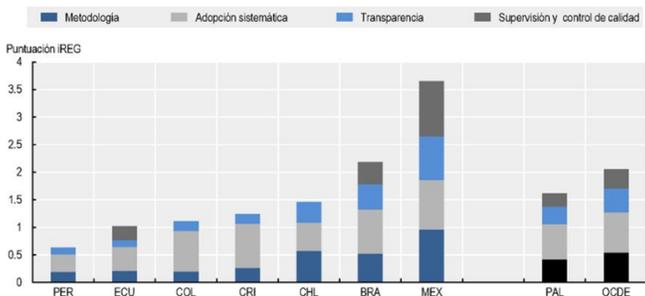
El concepto de Regulación Acertada y su aplicación no son exclusivos de la aviación; pueden y deben ser incluidos en todas las áreas donde se esté considerando la intervención del gobierno a través de normas. Asimismo, pueden aplicarse en todas las áreas de la aviación, desde la protección del consumidor hasta la regulación de la seguridad.

Con referencia a ello, el estudio de Política de Regulación de la OCDE evalúa hasta qué punto los países de América Latina se ajustan a las mejores prácticas mundiales en materia de política regulatoria.

La OCDE concluyó que si bien existen varias iniciativas que tienen como objetivo mejorar la calidad de la regulación, Colombia todavía está en proceso de racionalizarlas en una política regulatoria explícita para todo el gobierno. Esto ciertamente refleja la experiencia que hemos evidenciado en el sector de la aviación.

La **Figura 14** muestra cómo Colombia se compara con el promedio regional y global, lo que sugiere un potencial significativo de mejora.

Figura 14: Estudio de la OCDE sobre Política Regulatoria en América Latina



Fuente: OCDE

La OCDE formuló tres recomendaciones específicas, todas ellas pertinentes y aplicables a la aviación y que se ajustan a los principios de la Regulación Acertada de IATA, que sin duda consideramos que deben ser aplicados en Colombia como una medida para mejorar la competitividad:

- Consultar a las partes interesadas de forma sistemática y al principio del proceso y, en todo caso, antes de la toma de decisiones;
- Introducir un sistema de Estudios de Impacto Regulatorio para apoyar la formulación de políticas basadas en datos y análisis empíricos;
- Realizar evaluaciones *ex-post* para asegurar que las regulaciones cumplan con sus objetivos.

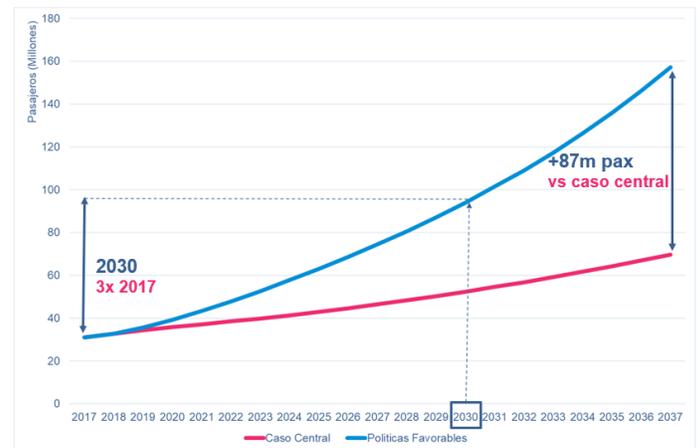
EL VALOR ECONÓMICO DE CONVERTIR EL POTENCIAL EN REALIDAD

Se prevé que la demanda de viajes aéreos desde, hacia y dentro de Colombia se duplicará como mínimo en los próximos 20 años.

Sin embargo, el verdadero potencial es mucho mayor. Si Colombia aplicara el conjunto de medidas propuestas en este informe, posiblemente el número de pasajeros crecería mucho más en el mismo período.

En este escenario más optimista, la demanda se triplicaría hasta el año 2030 como prevé Aerocivil. Para que se dé este caso hace falta una política regulatoria y un entorno operativo favorables con la infraestructura adecuada.

Figura 15: Crecimiento de la demanda de pasajeros en Colombia, 2017-37

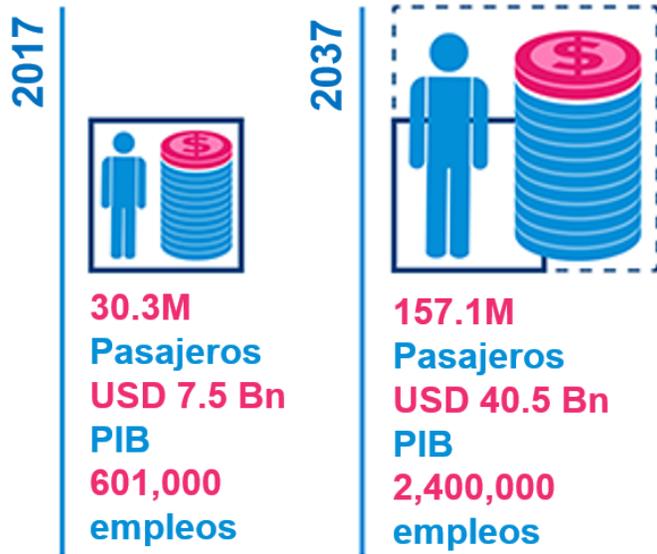


Fuente: IATA Economics basado en TE/IATA Air Passenger Forecasts

Este crecimiento de la demanda no sólo beneficiaría al sector de la aviación en Colombia. Estimular el tráfico y permitir que la conectividad nacional e internacional alcance todo su potencial también proporcionaría un gran impulso a la economía colombiana y a su competitividad.

La **Figura 16** muestra que el impacto económico de crear un entorno operativo y regulatorio favorable implicaría a su turno aumentar el número total de puestos de trabajo sustentados por la aviación hasta más de 1 millón para 2037 y la contribución al PIB hasta US\$17.200 millones.

Figura 16: Contribución Económica con Políticas Favorables



Fuente: IATA Economics

UN PLAN PARA MAXIMIZAR LOS BENEFICIOS DE LA AVIACIÓN EN COLOMBIA

Para aprovechar al máximo los beneficios que aporta la aviación, las autoridades colombianas deben fomentar un marco regulatorio y operativo que permita a las líneas aéreas aportar los máximos beneficios sociales y económicos.

Esto se puede conseguir realizando lo siguiente:

- Reconocer que la aviación es un sector de importancia estratégica que respalda un amplio conjunto de objetivos de desarrollo económico y social del país, y que crear las condiciones adecuadas para desarrollar la conectividad aérea será de vital importancia para alcanzar las metas del Gobierno de crecimiento económico y cohesión social de Colombia;
- Mejorar la infraestructura aeroportuaria en las regiones y particularmente, continuar con el proceso de expansión de el actual Aeropuerto El Dorado de Bogotá;
- Asegurar transparencia y la participación de la industria en la planificación e implementación de proyectos aeroportuarios;
- Mejorar la competitividad en costos al reducir y simplificar impuestos y cargos que encarecen el transporte aéreo, hacen menos atractivo viajar a Colombia y generan una carga administrativa importante para las líneas aéreas;
- Implementar una política de Regulación Acertada para la aviación; con el fin de que sólo se creen reglamentos cuando exista una necesidad claramente identificada; consultar con la industria y otras partes interesadas si la regulación resulta necesaria; asegurar que la implementación de políticas cumpla con las mejores prácticas internacionales.



