



Bogotá DC, 22 de octubre de 2024

Honorable Representante
JULIÁN D. LÓPEZ TENORIO
Congreso de la República de Colombia
Bogotá D.C.

Asunto: Comentarios al Proyecto de ley No. 107 Cámara de 2024 - "Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales – Ley Maleta"

Estimado Representante:

En representación de las 342 líneas aéreas miembro de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), las cuales son responsables del 83% del tráfico aéreo global, con el acostumbrado respeto, presentamos para su consideración los comentarios al proyecto de la referencia, que pretende crear un límite a la tarifa de cobro correspondiente a las maletas por parte de las aerolíneas que operan vuelos nacionales

Lo primero que hay que destacar es el compromiso que han tenido las aerolíneas del país con el desarrollo social, la competitividad y la conectividad y democratización del servicio. La aviación ha venido cambiando por los altos costos de operación; y con la creación de nuevas aerolíneas de bajo costo y ultra bajo costo cambió el modelo de negocio tradicional en todo el mundo, buscando que cada viajero vuele acorde con las peticiones de los consumidores y las consideraciones del mercado.

En estricto sentido, las aerolíneas han creado diferentes productos que se ajustan a las necesidades de los pasajeros, y también al modelo de negocio que han elegido para mantenerse a los cambios del mercado, sean aerolíneas legacy (que ofrecen todos los servicios dentro de la tarifa) low cost o ultra low cost (que han decidido cobrar por los servicios adicionales al transporte del pasajero). Con esto, los consumidores se benefician de la flexibilidad para adoptar su compra a sus necesidades de equipaje, generando valor para los usuarios, y opciones para elegir la forma más conveniente para ellos, y las aerolíneas pueden elegir de manera libre la forma en que quieren competir y servir.

Gracias a las políticas comerciales de cada aerolínea en equipajes, se pueden ofrecer una mayor variedad de productos a los clientes en función de las necesidades y del segmento de público al que pretendan dirigirse. Por ejemplo, en mercados en los que una aerolínea pretende atraer a viajeros en viajes cortos o de negocios, los clientes pueden beneficiarse de tarifas más económicas de sólo equipaje de mano. Por otro lado, los consumidores se beneficiarán de unas tarifas diferenciadas, ya que podrán elegir el tipo de servicios que desean de la aerolínea, sin pagar por servicios que no tienen intención de utilizar, es decir, pagar en la tarifa por una maleta que no se va a usar. Si se obliga a incluir la maleta, eso solo significa mayores costos para aquellos que no la necesitan. Lo cual aumentará las tarifas aéreas innecesariamente.

Las mejores prácticas internacionales dictan que la fijación de las políticas de equipaje debe dejarse a la discreción comercial de la compañía aérea, y que la transparencia de precios debe garantizar que los consumidores estén bien informados. Es así como en Estados Unidos, la Unión Europea, China, Colombia, Argentina y Australia, entre la gran mayoría de los países, exigen una comunicación clara en la información al consumidor, para que los pasajeros comprendan que quieren y deben comprar con relación a su equipaje de cabina y de equipaje en bodega, así como las tasas aplicables, e impuestos antes de la compra del ticket.

La personalización y la adaptación de los productos son tendencias a nivel mundial, pues se reconoce la libertad de las empresas para escoger el tipo de modelo de negocio, así como el beneficio que trae para los diferentes tipos de



pasajeros los múltiples servicios ofrecidos. Los consumidores demandan cada vez más la posibilidad de configurar los productos y servicios según sus necesidades específicas, en lugar de verse obligados a comprar una tarifa estandarizada. Por lo tanto, exigir a las aerolíneas que ofrezcan una tarifa con equipaje obligatoria pondría al sector aéreo en contradicción del resto de la economía mundial. Además, esta puede violar las disposiciones sobre libertades económicas que están amparada por sus políticas empresariales y la libertad de empresa establecida en la Constitución Política de Colombia¹.

Es claro que esta medida iría en contra de los esfuerzos de las aerolíneas para ser cada día más competitivas y la misma democratización del servicio, dado que, adoptar esta propuesta afectaría principalmente al consumidor. Por los argumentos anteriormente expuestos, reiteramos la **inconveniencia** de la iniciativa.

De antemano agradezco su atención y quedo atento para proporcionar cualquier información adicional que considere necesarias.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. B. Sanint", is positioned above the printed name.

PAULA BERNAL SANINT
Country Manager Colombia
IATA

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.