

En primer lugar, queremos expresar, como industria, nuestra solidaridad por las consecuencias del terrible invierno, a la vez que aplaudimos las acciones que el Gobierno Nacional, comenzando por la Presidencia de la República y el Ministerio de Transporte, ha emprendido para afrontar este desastre. Estamos comprometidos, junto con la Aeronáutica Civil, para garantizar la prestación del servicio aéreo.

También queremos hacerle un especial homenaje a nuestra Fuerza Aérea. Su desempeño en todos los frentes de su heroica tarea nos enorgullecen a todos los colombianos.

Señor Presidente: Mil gracias por enaltecer este foro con su presencia. La entendemos como un reconocimiento al desempeño vigoroso de nuestro sector.

Distinguidas personalidades que nos acompañan: Muchas gracias por estar aquí. Su asistencia la interpretamos como la expresión de lo que se espera de nosotros.

El lema de este foro no es circunstancial. La industria aérea es el facilitador fundamental de la prosperidad porque su función, crecimiento y dinamismo aportan beneficios a la economía y a la sociedad que ninguna otra actividad puede proveer.

En efecto, la industria aérea facilita el desarrollo del comercio y atrae inversión a Colombia. Más aún, la inversión externa, la contribución de las aerolíneas extranjeras y el tamaño del mercado aéreo son ejemplos de la relevancia internacional que está adquiriendo Colombia y de su inserción en la economía latinoamericana y mundial.

Así mismo, es instrumento esencial del desarrollo regional, pues como única posibilidad de transporte a muchos rincones de Colombia, fomenta el intercambio y promueve la cohesión social y familiar.

Lo anterior, Señor Presidente convierte a esta industria en el oxígeno necesario para la combustión de lo que Usted ha propuesto como las locomotoras para la prosperidad.

Esta combustión, a nuestro parecer, se produce con políticas públicas que articulen los esfuerzos del Estado con los nuestros. Como decía el Primer Ministro Blair en la entrevista que sostuvo junto a Usted hace algunos días, se trata de enlazar lo mejor del sector público y del sector privado y con ello trazar el camino del futuro.

ATAC, como se sabe, Señor Presidente, representa la industria aérea en Colombia y sus aerolíneas asociadas están comprometidas con alcanzar el más alto grado de competitividad, definida ésta, como la equilibrada relación entre el servicio ofrecido y los costos y el tiempo utilizados para su prestación.

Según esta definición, el servicio ofrecido es lo que hacemos nosotros y la determinación de los costos y el tiempo para prestarlo está, en gran medida, en manos del Estado. Sin equilibrio en esta relación, no tenemos músculo para competir en el difícil panorama mundial.

Con estas premisas, nació la necesidad de estudiar los diferentes ingredientes que pesan a favor y en contra de esa competitividad en Colombia y entender a ciencia cierta qué somos en el contexto nacional para poder proponer políticas públicas ajustadas a un sector cuyo empuje sobrepasó las expectativas del Estado.

Para lo anterior, FEDESARROLLO ha llevado a cabo un trabajo que profundiza en el impacto del transporte aéreo en la economía y el resultado de esa investigación convoca a este Foro. Éste busca que, a partir de las recomendaciones que formula FEDESARROLLO, se debatan entre los expositores y los miembros de la industria las políticas públicas que deben adoptarse para sostener el futuro.

Para empezar, debemos mencionar el prometedor estado de nuestro sector. Nuestra transformación en la última década sorprende. Hemos superado diversas crisis, capitalizado las épocas difíciles e innovado en esquemas de negocios.

El número de operaciones nacionales entre las principales ciudades se incrementó en 45.000 vuelos; el año pasado, se registraron 119 mil vuelos.

Las sillas ofrecidas también aumentaron; pasaron en el mercado nacional de 8 a 14 millones de asientos.

Las operaciones internacionales se duplicaron; pasamos de ofrecer 431 rutas a 900.

Después de una inversión por parte de las compañías de transporte aéreo de más de 8 mil millones de dólares, tenemos una de las flotas más jóvenes de América, con una edad promedio de 5 años.

Por consiguiente, reducimos los niveles de emisión de Co₂ y mitigamos el impacto del ruido, como quiera que el 72% de la flota es Etapa 4, el estado del arte en aviación.

Innovamos en plataformas tecnológicas de punta, como los tiquetes electrónicos y automatización de procesos, que ofrecen las mejores alternativas para el público.

Creamos más de 190 mil empleos en Colombia;

Transportamos más de 19 millones de pasajeros en 2010, hecho nunca antes registrado en el país. Esto significa, en términos estadísticos de uso común, que el 42% de la población colombiana tuvo acceso a un avión y, de acuerdo con nuestras proyecciones, este porcentaje será del 50% en el año 2014;

Movilizamos más de 580 mil toneladas de carga en 2010, en productos como flores, oro, computadores, celulares, medicamentos y piedras preciosas.

Adicionalmente, la industria ha atraído significativa inversión extranjera, constituyéndonos en el único país de la región en donde los grandes jugadores de América Latina compiten en el mercado doméstico.

Agregado a lo anterior, el aeropuerto Eldorado concentra el 75% del tráfico internacional del país y, a pesar de los grandes inconvenientes que presenta en el aire y en la tierra, se ha convertido en el tercer terminal en movimiento de pasajeros en Latinoamérica y el primero en movilización de carga.

Por otra parte, el estudio de FEDESARROLLO permitió valorar los efectos multiplicadores de nuestro dinamismo en la economía nacional. Así, puso de manifiesto cómo el avión permite a otras actividades existir, crecer y fortalecerse.

Por ejemplo, por cada peso que gasta el sector en insumos, se gastan 11 mil pesos más en la economía. En términos gráficos, esto implica que por cada 88 dólares que la industria consume, se genera un millón de dólares adicionales.

En términos del Producto Interno Bruto, cada 280 mil dólares del transporte aéreo, representan un millón de dólares en valor agregado.

Adicionalmente, los 8 mil millones de dólares que se han invertido en los últimos años se multiplican en la economía al producir una inversión adicional de 30 mil millones de dólares.

FEDESARROLLO concluyó que por lo menos 14 sectores de la actividad productiva demandan nuestros servicios. Entre ellos el comercio y sus ramificaciones. Además el turismo.

En relación con éste, el aire es el modo de transporte por excelencia, pues moviliza el 83% de los turistas internacionales. El turismo soporta alrededor de un millón de empleos y es el tercer generador de divisas de nuestra economía después del petróleo y el carbón. Uno de los objetivos de su Gobierno es convertirlo en el principal rubro en divisas y sabemos la importancia de nuestro aporte en esta tarea.

Otro claro ejemplo de la relevancia de la industria aérea lo constituye la exportación de flores, actividad en la que Colombia ocupa el segundo lugar a nivel mundial. De no ser por el avión, esta no existiría, pues el 98% de las flores se exporta mediante nuestros servicios.

En conclusión, el sector aéreo jalona la prosperidad de muchos otros.

Sin embargo, en términos mundiales somos muy pequeños y ahí está la competencia que tenemos que enfrentar. Entre otras, aquella resultado de la alianza entre Estados y aerolíneas.

El costo del combustible, la infraestructura del aire y de la tierra y los costos de distribución son los obstáculos mayores sobre los cuales es necesario planear el futuro.

Así, en primer lugar, nuestra industria es altamente vulnerable a la fluctuación del precio del combustible. En efecto, éste representa cerca del 40% de nuestra estructura de costos y, por ende, cualquier alteración es un sobresalto que afecta severamente el servicio. En la última década, la innovación ha llevado a que las aerolíneas en Colombia hayan reducido un 34% el consumo de combustible y, sin embargo, el precio se ha multiplicado por cinco.

En Bogotá, su precio es más alto que en muchos lugares de América. Esto dificulta aprovechar la situación geográfica de la ciudad para promoverla como centro de distribución de tráfico, en beneficio de otros destinos en el Continente, que no tienen un mercado interno tan importante como el nuestro.

Queremos agradecerle a su Gobierno y al Congreso de la República la inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo del mecanismo transitorio para la fijación del precio del combustible de aviación. De manera general, éste continuará dando cierta estabilidad a la base con que se determina, mientras la función de fijarlo pasa a un ente regulador independiente. Ante la creación de este ente, es fundamental que se establezcan parámetros que conduzcan a un arbitrio competitivo y transparente del precio y al abastecimiento permanente.

La infraestructura aeroportuaria merece mención especial. Nuestro crecimiento y el del país no puede verse afectado por concesiones que se definen en demorados tribunales de arbitramento o que se lucran como un verdadero monopolio, sin consideración a que prestamos un servicio público y a que nuestro objeto social sólo puede desarrollarse en los aeropuertos.

A pesar de llevar 15 años aplicando el modelo de concesiones aeroportuarias, los resultados en materia de eficiencia y costos asociados a la prestación de los servicios son poco afortunados. No se evidencia que los aeropuertos sean mejores que cuando estaban bajo la administración del Estado, pero sí es claro que los costos de los servicios se han incrementado en forma importante.

Ojalá no se repitan modelos que destruyen valor para el país. Ni concesiones sin planes definidos de inversión, ni ruptura de la unidad económica de un terminal concesionado por partes, desperdiciando las economías de escala que benefician el bien común.

El sistema aeroportuario debe evaluarse más allá de las concesiones vigentes. Se debe anticipar el desempeño y el tamaño de los aeropuertos, en términos de tráfico y posibilidades de desarrollo con horizontes definidos, a fin de que se prevean inversiones que cubran las necesidades del país, a costos razonables para toda la cadena.

Asimismo, debe proveerse a la Aeronáutica Civil de los recursos necesarios para invertir en mejoramiento aeroportuario regional y desarrollo tecnológico. Los recursos que genera la industria en contribuciones al Estado, deberían revertirse en inversiones en estos conceptos.

En este sentido, recibimos con complacencia el Acuerdo suscrito entre la Aeronáutica Civil y el Gobierno de los Estados Unidos, para la Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Eldorado, cuyo objetivo es proyectarlo a los requerimientos futuros más allá de las expectativas del actual contrato de concesión.

En la infraestructura del aire, como tuvimos oportunidad de exponérselo, Señor Presidente, las restricciones son significativas y constituyen un gran freno a la industria aérea.

El trancón del aire es punto de quiebre de los propósitos del Gobierno y los del sector aéreo. Agradecemos el interés con que su Gobierno ha asumido este definitivo asunto, tanto en la

agenda de corto como de largo plazo. La primera, la repasaremos el próximo 26 de mayo, con el señor Ministro de Transporte y el Director de la Aeronáutica Civil.

Ese cronograma es la prioridad número uno de la industria. A pesar del esfuerzo de la Autoridad, que públicamente reconocemos, el problema operativo de Eldorado cada día es más complejo y que hay que apurar soluciones ya identificadas, de tal manera que no sean los pasajeros y la carga los que tengan que acomodarse a las limitaciones del aeropuerto.

Fruto de la reunión que con Usted sostuvo el Presidente de IATA, están abiertos los caminos para el acompañamiento de esta entidad, para que, con la inmensa experiencia que tiene en aeropuertos en todo el mundo, pueda contribuir a la pronta solución operativa de Eldorado. Consideramos fundamental concretar este objetivo que Usted amablemente acogió.

El programa de largo plazo quedó afortunadamente previsto dentro del Plan Nacional de Desarrollo, en el que se incluyó la modernización de la infraestructura aeronáutica, contenida en el Plan de Navegación Aérea construido por la Aeronáutica Civil. Contar con un programa que vaya actualizando los equipos necesarios para el servicio del control aéreo permite continuar por una senda crucial para Colombia.

Mención aparte merece la suscripción de acuerdos aerocomerciales. Sin duda, éstos constituyen una herramienta para fomentar el tráfico internacional. No obstante lo anterior, actualmente tenemos cerca de cuarenta firmados y sólo se utilizan dieciocho, lo que muestra una desarticulación entre las políticas y las realidades que atraen a la industria.

A nuestro juicio, los convenios se deben celebrar con países estratégicos para la economía del país, en donde el transporte aéreo tenga un interés concreto de desarrollar su actividad y haya compromisos efectivos de servicio a corto plazo. Los Tratados de Libre Comercio son el reflejo de una estrategia consistente, con objetivos claros y con efectos que no son de papel.

En síntesis, Señor Presidente: Para mejorar los estándares que tenemos, competir en la aviación mundial, aprovechar la ventaja de un gran mercado interno, multiplicar los beneficios de la inversión externa y provocar el interés de las aerolíneas extranjeras, hay que tener un país competitivo en el ámbito aéreo. Con todo respeto, sugerimos que resolvamos la ecuación. Que se enlacen los intereses del Gobierno con los de la industria y hagamos el plan de vuelo del futuro. Éste, como ya se dijo, debe combinar el servicio que se ofrece con los costos y el tiempo para prestarlo.

Quisiéramos proponer que el resultado de este Foro sea el fundamento de un Documento del CONPES que contenga el marco de la competitividad del transporte aéreo para que seamos el facilitador de la prosperidad. Pero no el que hoy somos, sino el que ambicionamos ser.

Le agradecemos nuevamente, Señor Presidente, su presencia. Estamos seguros que bajo su liderazgo estas palabras adquirirán el cuerpo que Colombia requiere en un sector que maravilla y sorprende.

¡Mil gracias!