

Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia



Oscar Díaz Olariaga

Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Santo Tomás, Bogotá, Colombia

Recibido: 18 de mayo de 2015. Aceptado: 10 de noviembre de 2015.

Resumen

El transporte aéreo colombiano está experimentado un vertiginoso y dinámico desarrollo, nunca visto en toda su historia, que dio inicio aproximadamente hace dos décadas. Este periodo coincide con el inicio y la implementación continuados de políticas públicas elaboradas específicamente para el sector del transporte aéreo orientadas en dos líneas bien definidas, por un lado a la desregulación y liberalización de la industria y por otro lado a la privatización de las infraestructuras aeroportuarias. Por ello este trabajo tiene el objetivo de describir y analizar en qué medida las políticas públicas fijadas e implementadas por las instituciones públicas colombianas contribuyeron al desarrollo reciente de la industria del transporte aéreo.

Palabras clave

Aeropuertos
Colombia
Transporte aéreo
Políticas públicas
América Latina

Palavras-chave

Aeropuertos
Colômbia
Transporte aéreo
Políticas públicas
América Latina

Abstract

Analysis of the recent development of air transport in Colombia. During the past twenty years Colombia has witnessed a remarkably rapid and dynamic growth in air transport, heretofore unseen in its long history of aviation. This period coincides with the establishment and continuous implementation of public policy designed specifically for the air transport sector oriented along two well defined lines, on the one hand deregulation and liberalization of the industry and on the other hand privatization of airport infrastructure. For this reason this work aims to describe and analyse to what extent established and implemented public policy by Colombian institutions impacted to the recent development of the air transport industry.

Keywords

Airport
Colombia
Air transport
Public policies
Latin America

Introducción

En la década de 1990 muchos países de América Latina y el Caribe (L&C) se embarcaron en un proceso de reforma estructural sin precedentes. La privatización en América Latina empezó más temprano, se difundió más y con mayor rapidez que en cualquier otra parte del mundo en desarrollo. Las políticas públicas desarrolladas por entonces

implicaban acciones en dos campos bien definidos, la desregulación y la privatización de infraestructuras de servicios. En este último concepto en la década de 1990 los ingresos acumulados provenientes de la privatización en 18 países latinoamericanos alcanzaron el 6% del PIB. De 1990 a 2001, la inversión privada solo en infraestructuras llegó a USD 361 mil millones (World Bank, 2007).

Entonces, en el contexto del transporte aéreo, las políticas públicas actuaron para desregular y liberalizar el sector aerocomercial y permitir la entrada o creación de más operadores aéreos en los diferentes países. Por otro lado, el sector de aeropuertos experimentó una transformación, aún en curso, que dio lugar a la entrada de la participación del sector privado bajo diferentes fórmulas de concesión aeroportuaria en varios países latinoamericanos (Espírito Santo, 2013; ICAO, 2013a; Serebrisky, 2012; ICAO, 2011; Mendiola et al., 2011; Carvallo, 2008; Lipovich, 2008; Rico Galeana, 2008; Bosch and García Montalvo, 2003; CLAC-ACI, 2003; Espírito Santo et al., 2001). Como resultado de esta dinámica entre 1993 y 2008 el sector privado invirtió más de USD 9,5 mil millones en los aeropuertos de la región L&C. La Argentina, Colombia y México juntos representaron casi el 80% del total de inversiones en la región (Serebrisky, 2012). Este proceso de privatización del sector aeroportuario en América Latina implicó también un reordenamiento institucional, en cuanto a competencias y responsabilidades, de las diferentes agencias tanto gestoras como reguladoras de la industria del transporte aéreo como así también el desarrollo de las políticas de regulación (Serebrisky et al., 2011).

Colombia no ha sido ajena a esta transformación. El transporte aéreo colombiano está experimentando un vertiginoso y dinámico desarrollo, nunca visto en toda su historia, que dio inicio aproximadamente hace una década y media. Este periodo coincide con el inicio de una continuada implementación de políticas públicas elaboradas específicamente para el sector del transporte aéreo. El desarrollo de las políticas públicas ha conducido a que el transporte aéreo se haya transformado en poco tiempo en uno de los servicios más importantes de la economía colombiana. Por un lado, debido a la topografía del país que dificulta la operación de otro tipo de transporte, el transporte aéreo facilita la integración y la conectividad, sobre todo a muchas de las regiones más lejanas de la geografía colombiana. Y en otro orden, y gracias a la situación geográfica de Colombia, en el medio (Norte-Sur) del continente americano y con frontera a los océanos Atlántico (a través del Mar Caribe) y Pacífico, permite la conexión con la economía regional y mundial, hecho que resulta imperativo dada la dinámica de la globalización en el mundo. En este sentido, el Estado colombiano considera al transporte aéreo un servicio público esencial, lo cual pone de manifiesto su papel como un factor vital para el desarrollo económico nacional.

El crecimiento del tráfico aéreo en Colombia ha venido reforzado desde principios de la década de 1990 por una política pública de liberalización del espacio aéreo en los mercados interno y externo, y por el redireccionamiento de la inversión pública hacia la modernización y actualización de las infraestructuras aeroportuarias, concesionando los aeropuertos de mayor tráfico del país. En efecto, desde la apertura económica de 1991 Colombia pasó de una regulación que hacía restrictivo el acceso al mercado a un esquema de libertad vigilada. Fue así como en los últimos veinte años, después de tener una aerolínea nacional, se permitió la entrada al mercado de nuevos operadores aéreos, hasta llegar al modelo en el que vía distintas formas de reorganización empresarial se cuenta en el mercado con importante participación de capital extranjero. A nivel internacional la liberalización se llevó a cabo a través de la celebración varios acuerdos bilaterales, así como de la decisión de celebrar ciertos acuerdos de cielos abiertos con varios países (ORE, 2011; IADB, 2007; CAF, 2006). Por otra parte, la primera generación de concesiones aeroportuarias se implementó en la mitad de la década de los noventa, y a partir de ese momento se han desarrollado otras tres generaciones. Estas políticas públicas se han complementado con algunas reformas institucionales donde

el Estado colombiano reestructuró la autoridad aeroportuaria nacional, que administra los aeropuertos y el espacio aéreo colombiano, con el objetivo de fortalecer los aspectos relacionados con las concesiones y descentralización aeroportuaria.

En definitiva, se describirá en este trabajo cómo las diferentes políticas públicas impactaron en la evolución y desarrollo reciente de la industria del transporte aéreo colombiano, y se medirán sus efectos e impacto sobre la industria mediante el análisis de ciertos indicadores relevantes.

Instituciones del transporte aéreo colombiano

El esquema institucional existente en Colombia divide la administración pública del transporte aéreo en tres instancias con diferentes niveles de participación (SIC, 2013).

Ministerio de Transporte. Este Ministerio gestiona y lidera la regulación, desarrollo, vigilancia y control del sector del transporte en Colombia. El Ministerio de Transporte tiene responsabilidades generales y específicas estipuladas en la Ley 489 de 1998, ahora bien, el Ministerio delega muchas de sus competencias en entidades dependientes especializadas de su propia cartera, en el caso específico de la modalidad transporte aéreo el Ministerio de Transporte delega competencias y responsabilidades a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (en adelante Aerocivil) y a la Agencia Nacional de Infraestructuras (en adelante ANI) (Ministerio de Transporte, 2011a).

Aerocivil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil es una entidad adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, para ejercer las funciones de la Autoridad Aeronáutica en todo el territorio nacional (Ministerio de Transporte, 2004). Esta unidad tiene como jurisdicción y competencia regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de ésta con la aviación del Estado; desarrollando las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sobre la materia, contribuyendo de esta manera al mantenimiento de la seguridad y soberanía nacional. Aerocivil es también responsable de la administración de los aeropuertos del país y en ese sentido también de la adecuación y construcción de los mismos.

Agencia Nacional de Infraestructuras. En el año 2003, mediante Decreto 1800, nace el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), un ente público de orden nacional adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera, encargado de la realización, planeación, estructuración y administración de contratos de concesión para la infraestructura del transporte con participación de capital privado en Colombia. Sin embargo, este decreto indicó que dichas labores serían realizadas únicamente para los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario, excluyendo así de estas labores la de concesión de proyectos de infraestructura de transporte aéreo de las labores del INCO y dejándolas bajo control y gestión exclusiva de Aerocivil (Ministerio de Transporte, 2003). Tras unos años de funcionamiento del INCO, y de celebración de contratos de concesión aeroportuarios por parte de Aerocivil, el Ministerio de Transporte, mediante los Decretos 4.164 de 2011 y 4.165 de 2011 (Ministerio de Transporte, 2011b, 2011c) realizó una reestructuración de la forma en la que se realizaba la contratación estatal en el sector transporte, en especial la realizada en el modo de transporte aéreo que, como ya se expuso, hasta esa fecha se encontraba a cargo de Aerocivil. En primera instancia, mediante el Decreto 4.164 de 2011 se transfirieron las tareas de estructuración, celebración y gestión contractual de proyectos de concesión asociados a los aeropuertos a las funciones desarrolladas por

el INCO (Ministerio de Transporte, 2011b), en este decreto adicionalmente se estableció que sería el INCO el encargado de realizar estas gestiones a partir del 1 de enero de 2012 y que, a partir de aquel momento, las terminales áreas que se pretendieran entregar en concesión serían entregadas al INCO, por parte de Aerocivil, en calidad de administración. Luego, en el mismo año (2011), el Ministerio de Transporte mediante el Decreto 4.165 de 2011, realizó una reestructuración del INCO, empezando por su denominación, haciendo que dicha entidad a partir de la fecha fuera denominada Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Según lo estableció la legislación esta nueva entidad, a cargo de la elaboración e implementación de todos los contratos de concesión del sector transporte (todos los modos), reemplazó totalmente al INCO y tomó sus funciones: planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación público privada, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados.

Regulación del transporte aéreo colombiano

Existe una serie de normativas establecidas por Aerocivil con el objetivo de vigilar y controlar la operación aeroportuaria del país. Esta regulación se aplica a los diferentes campos de la operación de los aeropuertos que, a criterio de esta entidad, deben ser objeto de los mismos. Así, es función de Aerocivil formular y desarrollar estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia de transporte aéreo y regulación aeroportuaria. Entonces, Aerocivil bajo las competencias y funciones adquiridas en la Ley 105 de 1993, el Decreto 2.724 de 1993, y la Ley 336 de 1996 desarrolla un documento regulatorio denominado Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) (Aerocivil, 2014i). En este documento Aerocivil establece que esos reglamentos deben ser aplicados de manera general por todos los agentes aeronáuticos colombianos o extranjeros localizados en los límites colombianos en todas las actividades relacionadas con la aeronáutica. Los RAC son un compendio de normas distribuidas en 20 partes que contienen toda la información necesaria para conocer los requisitos que deben cumplir todos y cada uno de los agentes aeronáuticos.

Políticas públicas del sector

Antecedentes de políticas públicas en el sector transporte aéreo

El Plan Nacional de Desarrollo, elaborado cada cuatro años por el Departamento Nacional de Planeación (en adelante DNP), es el documento que sirve de base y provee los lineamientos estratégicos de las políticas públicas (incluido el plan de inversiones) formuladas por el Presidente de la República de Colombia a través de su equipo de gobierno. Su elaboración, comunicación, evaluación y seguimiento es responsabilidad directa del DNP.

El primer plan nacional de desarrollo que diseña política pública para el sector del transporte aéreo, aunque de forma indirecta e implícita, es el plan del periodo 2002-2006 (DNP, 2002). En su sección “Infraestructura Estratégica para el Transporte” el Plan afirma que el Gobierno Nacional dará continuidad a la política de inversiones en infraestructuras, donde se supone están incluidas las del sector aéreo. Luego, el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 (DNP, 2006) da un salto sustancial en el establecimiento de política pública para el transporte aéreo. A la vista de la evolución del movimiento de carga

aérea y la creciente participación de esta en el valor del comercio exterior, el Gobierno Nacional reafirma la importancia que el transporte aéreo ha adquirido en Colombia en los últimos años. Por ello el plan fija que las acciones relacionadas con la infraestructura aeroportuaria se deben enfocar hacia el mejoramiento del sistema de transporte aéreo de carga y pasajeros, a través de la intervención sobre terminales aéreas y pistas en aquellos nodos de importancia estratégica para la competitividad nacional y regional. Además, el Gobierno afirma que continuará con la implementación de los programas de participación privada para la administración y modernización de la infraestructura aeroportuaria y la orientación de las inversiones en este tipo de proyectos, de acuerdo con los volúmenes de tráfico. Asimismo, el Gobierno Nacional elaborará planes de articulación eficiente y armónica de los aeropuertos que optimicen la operación de éstos con el marco territorial y regional de los cuales hacen parte. Y adicionalmente fija que Aerocivil deberá implementar programas orientados a generar recursos financieros provenientes de actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo, tales como la explotación comercial de los terminales y servicios de aeronavegación.

Posteriormente, el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (DNP, 2010), teniendo en consideración el importante crecimiento de la industria y su aportación estratégica a la economía nacional a la fecha (2010), establece que el Gobierno Nacional continuará con la aplicación de políticas para el buen desempeño técnico, legal y financiero de los contratos de concesión aeroportuarios en marcha (ocho a la fecha) y los que en un futuro se celebren. Adicionalmente el plan afirma que el Gobierno Nacional implementará un programa para mejorar la infraestructura de 17 aeropuertos que representan una operación regular de pasajeros en las capitales de departamento y puntos estratégicos identificados por Aerocivil. En otros 32 aeropuertos se implementará un programa para mantener las condiciones básicas de operación. En aquellas regiones apartadas donde el transporte aéreo se presenta como la mejor alternativa de comunicación, se adelantarán las labores de mejoramiento y mantenimiento de los aeropuertos regionales, incorporando la variable de riesgo en la definición de las acciones programadas. Para atender el crecimiento del transporte aéreo Aerocivil modernizará la infraestructura aeronáutica como los sistemas de tecnología satelital y los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia del espacio aéreo que se establecen en el Plan de Navegación Aérea (PNA-COL) (Aerocivil, 2014c), plan que a su vez está orientado por el Plan Mundial de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, 2013b) de manera que se promueva junto con los Estados vecinos, un sistema integral apropiado para la aviación del futuro. También, se buscará ampliar la cobertura nocturna de la operación de las terminales aéreas que sirvan de nodos de comercio y permitir el aterrizaje y despegue simultáneo.

En cuanto a la gestión del espacio aéreo, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) (Aerocivil, 2014i) deberán ser actualizables y flexibles para adaptarlos al entorno económico del sector aeronáutico y al cumplimiento de estándares y tratados internacionales, con el propósito de incentivar aún más la competencia en el mercado nacional. A nivel nacional el plan fija que se buscarán alternativas para hacer viable la entrada de nuevos operadores, tomando en consideración la evolución del mercado aéreo, el comportamiento de los indicadores financieros de la industria, los niveles de ocupación, la concentración del mercado y los efectos del comportamiento de los precios del petróleo. A nivel internacional, se analizarán alternativas para la entrada de nuevos operadores, fomentado la libre competencia de los mercados de pasajeros y carga.

Desarrollo de políticas públicas en aeropuertos

Sobre la gestión de la infraestructura aeroportuaria Colombia ha seguido la tendencia regional de concesionar la administración de dichas infraestructuras (Espírito Santo, 2013; ICAO, 2013a; Serebrisky, 2012; ICAO, 2011; Mendiola et al., 2011; Carvallo, 2008;

Lipovich, 2008; Rico Galeana, 2008; Bosch y García Montalvo, 2003; CLAC-ACI, 2003). Este modelo busca liberar al Estado del alto gasto requerido por la infraestructura aeronáutica. Este proceso está regulado por una ley nacional (Ley 80 de 1993, artículo 30). Por otra parte, el Estado Nacional, a través de otra norma (DNP, 1994) consagró el proceso de concesiones de aeropuertos a través de un plan de ordenamiento de la infraestructura aeroportuaria. El documento además de plantear una renovación tecnológica, autorizó el proceso de concesión de los aeropuertos a empresas privadas, y consideró la contraprestación económica para el Estado como único elemento para entregar la concesión. A esta contraprestación se le definió como destino: a) alimentar el fondo de compensación aeronáutica para subsidiar a los aeropuertos no rentables, b) financiar nuevas inversiones en dichos aeropuertos y c) financiar los servicios de tráfico aéreo y seguridad. Lo anterior significaba paralelamente que Aerocivil pudiera concentrar sus labores en la operación, control, desarrollo y mantenimiento del sistema de espacio aéreo y la supervisión de las operaciones aéreas.

Entonces, desde mediados de la década de los noventa, y en cuatro fases temporales, denominadas generaciones, el Gobierno colombiano, a través Aerocivil entregó en concesión varios aeropuertos del país (18 en total a la fecha de edición de este artículo), los más grandes e importantes de los 75 que administra la autoridad pública aeronáutica (Aerocivil, 2014d), con el fin de obtener una mejor administración, modernización y expansión, operación, explotación comercial y mantenimiento de las terminales aéreas de mayor uso. Bajo el objetivo planteado de las concesiones aeroportuarias del país, la empresa, sociedad, consorcio o ente concesionario de los aeropuertos se desempeña únicamente como administrador del mismo. En la Figura 1 se muestra la situación geográfica de los 18 aeropuertos concesionados a operadores privados, que en conjunto (para el año 2014), gestionan el 88,75% del total de pasajeros nacionales y el 97,7% del total de pasajeros internacionales (Aerocivil, 2015).

La primera generación de concesiones se realizó bajo un modelo de ingresos mínimos garantizados al concesionario, con lo cual éste no asumía ningún riesgo. En esta generación se cedían al concesionario todos los ingresos regulados y no regulados de los aeropuertos, a cambio de una contraprestación fija para el Estado. También se establecía para el concesionario la responsabilidad del manejo, mantenimiento y operación del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias y ayudas visuales de aproximación y zonas accesorias. En esta generación las concesiones no contenían un plan maestro, lo que hizo imposible que se identificaran y cuantificaran las inversiones necesarias. De esta manera, la vinculación del capital privado a la infraestructura fue insignificante.

A partir de la segunda generación de concesiones, concretadas en el período 2000-2007, las contraprestaciones para Aerocivil se distribuyen entre unos cargos fijos y unos variables sobre el ingreso bruto del concesionario. Este cambio en los términos de la privatización de los aeropuertos se hizo necesario debido a que los ingresos que estaba recibiendo Aerocivil de ciertos aeropuertos no eran suficientes para llevar a cabo las inversiones que se tenían previstas. Así mismo, se previeron responsabilidades dependiendo de los diferentes agentes involucrados en el proceso y como consecuencia se hizo una reasignación de los riesgos. El concesionario quedó a cargo de una serie de inversiones obligatorias y de rehabilitación, vinculado a condiciones de demanda, a través de los planes maestros en los que establecían las necesidades a corto, mediano y largo plazo, con una aproximación en costos de las mismas. Estas últimas debían llevarse a cabo dentro de los primeros doce meses a partir del inicio del contrato, de lo contrario entrarían a aplicar determinadas sanciones (Fedesarrollo, 2011).

En la tercera generación de concesiones, año 2010, se mantienen y mejoran las condiciones de la segunda generación. No obstante, las diferencias más importantes se dan en que, por un lado, la forma de determinación del aumento del porcentaje de los



Figura 1. Distribución geográfica de los aeropuertos concesionados en Colombia. Los datos de tráfico son en millones (M) de pasajeros (Pax) totales, y corresponden al año 2014. Fuente: Aerocivil, 2015.

ingresos brutos no se hace sobre ingresos fijos y variables sino que corresponde a un porcentaje determinado, que el concesionario debe pagar a Aerocivil. En otro orden, se define como obligatorio el cumplimiento del plan maestro y por tanto la ejecución de las inversiones a cargo y riesgo del concesionario.

La cuarta generación de concesiones dio inicio el 30 de diciembre de 2014, con la concesión de un solo aeropuerto, el Aeropuerto Internacional de Barranquilla-Ernesto Cortissoz. La inversión prevista para la ampliación y modernización del aeropuerto será de 350 mil millones COP (constantes de 2014) (Ministerio de Transporte, 2015).

Inversiones en aeropuertos

La política de concesiones de aeropuertos vino acompañada de una política de inversiones. La inversión pública en el sector del transporte aéreo ha venido creciendo

paulatinamente en la última década hasta llegar a un 14% como porcentaje del PIB de transporte aéreo en el año 2013, el doble con respecto a una década atrás (Ministerio de Transporte, 2014). Por otro lado, la inversión privada en aeropuertos ha evolucionado de acuerdo con la dinámica propia de las concesiones, pasando de inexistente en el año 1996, año cero de inicio de las primeras concesiones, a un 20% como porcentaje del PIB de transporte aéreo en el año 2010 (Fedesarrollo, 2012). En esta línea, en los últimos años el plan de concesiones generó un importante paquete de inversión privada en casi todos los aeropuertos concesionados. Ahora bien, dichas inversiones están programadas en calendario. En el Cuadro 1 se detalla la inversión realizada por los operadores privados en los diferentes aeropuertos que operan en el periodo 2010-2013. Para tener una idea más clara de la inversión realizada (ya que las cifras están en moneda local, pesos colombianos-COP), la inversión privada media anual en el periodo 2010-2013 representa el 18% del PIB del transporte aéreo en el año 2013 (Ministerio de Transporte, 2014).

Cuadro 1. Inversión de los operadores privados en sus respectivos aeropuertos en el período 2010-2013. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014e).

Operador	Inversión en COP (constantes 2009)
AirPlan	254.144.000.000
CASYP	2.878.000.000
AeroOriente	60.519.000.000
Opain	1.470.533.000.000
AeroCali	8.016.000.000
SACSA	38.360.000.000
Total	1.834.450.000.000

En cuanto a la participación de mercado de cada operador aeroportuario, en función del número de pasajeros totales transportados, en el Cuadro 2 se describe dicha segmentación para el periodo 2009-2012. Como se puede apreciar a partir de los datos mostrados, el concesionario Opain S.A., que opera el Aeropuerto de Bogotá-El Dorado (BOG), domina totalmente el mercado aeroportuario colombiano según el número total de pasajeros transportados. Por otro lado, los operadores privados, en conjunto, controlan el grueso del tráfico aéreo en Colombia (un 87% en el año 2012), dejando una participación muy reducida (13%) al operador público Aerocivil, porcentaje a su vez distribuido en los 57 pequeños aeropuertos que administra y opera.

Cuadro 2. Participación (%) del mercado aeroportuario de los concesionarios en relación con los pasajeros totales transportados. Fuente: elaboración propia a partir de SIC (2013).

Operador	2009	2010	2011	2012
Opain	47,4%	47,6%	49,0%	47,6%
AirPlan	14,6%	14,2%	13,8%	15,0%
AeroOriente	7,2%	8,5%	8,4%	8,2%
AeroCali	8,5%	8,3%	7,8%	7,8%
SACSA	5,4%	5,3%	5,2%	5,9%
CASYP	3,0%	2,6%	2,8%	2,8%
Total	86,0%	86,6%	87,0%	87,3%

En el caso del transporte de carga, como se puede ver en el Cuadro 3, los aeropuertos operados por los concesionarios Opain, AirPlan y AeroCali, cuyos aeropuertos de

cabeza son los de las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali, son los que transportan más toneladas de carga aérea, tanto entrante como saliente, y bien sea con destino a otras ciudades colombianas como a otros países. Como consecuencia de esto los operadores Opain, AirPlan y AeroCali controlan el mercado aeroportuario del transporte total de carga aérea. Y en el global, al igual que en el transporte de pasajeros, los operadores aeroportuarios privados controlan en conjunto entorno al 85-90% de este segmento del mercado aéreo, el resto lo gestiona de forma directa el operador público Aerocivil (SIC, 2013).

Cuadro 3. Participación (%) del mercado aeroportuario de los concesionarios en relación con la carga aérea (entrante y saliente) total transportada. Fuente: elaboración propia a partir de SIC (2013).

Operador	2009 entrante / saliente	2010 entrante / saliente	2011 entrante / saliente	2012 entrante / saliente
Opain	61,8% / 70,0%	66,1% / 69,9%	68,1% / 71,1%	47,6% / 71,0%
AirPlan	10,7% / 15,3%	9,5% / 15,5%	9,1% / 15,5%	15,0% / 15,6%
AeroCali	6,6% / 3,0%	5,5% / 2,8%	8,4% / 3,0%	8,2% / 2,9%
CASYP	1,6% / 0,9%	1,6% / 0,9%	7,8% / 0,9%	7,8% / 1,1%
AeroOriente	1,5% / 0,8%	1,3% / 0,7%	5,2% / 0,8%	5,9% / 0,7%
SACSA	1,1% / 0,6%	1,0% / 0,6%	2,8% / 0,6%	2,8% / 0,7%
Total	83,4% / 90,6%	85,0% / 90,5%	87,0% / 91,8%	87,3% / 92,0%

Las políticas públicas en el mercado de operadores aéreos

Contexto Latinoamérica. La liberalización del transporte aéreo latinoamericano, iniciada a principios de los noventa, se ha desarrollado lentamente (y a diferentes velocidades en los países de la región), principalmente a través de los acuerdos subregionales (o multilaterales), y de forma más aislada a través de acuerdos bilaterales entre países (ICAO, 2003). De la lectura de los acuerdos multilaterales se tiene lo siguiente. Por un lado, la Comunidad Andina de Naciones (CAN), a partir del Acuerdo de Cartagena (1991), fija las pautas de políticas de transporte aéreo para la subregión a través de las denominadas Decisiones (CAN, 2015). La CAN adoptó como base una política de *cielos abiertos* para la subregión, lo que implicó el libre acceso por parte de las líneas aéreas de los Estados miembros (Sarmiento García, 2000). En segundo lugar, a través del Acuerdo de Fortaleza (1996), firmado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, se da nacimiento a un mercado aerocomercial común para el Mercosur más Bolivia y Chile, caracterizado por los procesos de desregulación, privatización y descentralización que por entonces se experimentaban en dichos países. Este acuerdo contempló esencialmente una política de *cielos abiertos* (libre acceso e inexistencia de límites de capacidad) para toda ruta que para ese momento no estaba cubierta por acuerdos bilaterales (Lipovich, 2009). Y por último, la Asociación de Estados del Caribe (ACS) aprobó en el año 2000 los “Principles for a Common Commercial Air Transport Policy” para la subregión de los países miembros (aunque los trabajos, y aprobación de ciertos acuerdos comenzaron en 1995) (ACS, 2000). En definitiva, las características comunes de todos estos acuerdos fueron: libertad de acceso a los mercados, libertad de oferta y libertad de tarifas (Ospina, 2001). Paralelamente a estos acuerdos multilaterales la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), como organismo regional especializado, ha seguido de cerca todo el proceso de liberalización del sector brindando apoyo y orientación a las diferentes políticas regionales a través de las denominadas Recomendaciones y Resoluciones (CLAC, 2015).

Colombia. Una de las barreras más importantes de acceso a los mercados es la reglamentación y los controles a las rutas, capacidad y tarifas. En lo que refiere al mercado

local o doméstico, Colombia ha pasado en los últimos 25 años de un esquema proteccionista a un esquema de libertad vigilada. Ahora bien, aunque la política de acceso al mercado nacional ha sido objeto de una liberalización gradual en años recientes, todavía se establece un número máximo de operadores para las rutas de pasajeros y se mantiene un control sobre el techo en las tarifas de los tiquetes aéreos. Dentro de esta política de flexibilización, la gran crisis económica en Colombia de 1999-2002 conllevó la contracción de los mercados y con ello la quiebra y desaparición de algunas aerolíneas nacionales, así como la disminución de demanda ocasionada por los actos terroristas en septiembre de 2001 en EE.UU. y el aumento del precio del petróleo. Esas circunstancias motivaron que el Gobierno Nacional interviniera el mercado aéreo nacional, definiendo criterios y orientaciones generales respecto a la oferta, estableciendo un número máximo de designaciones por ruta origen/destino y un mayor control de la Aerocivil en el momento de autorizar nuevos proyectos o rutas. Incluso se introdujo la obligación de constituir cauciones al presentarse un proyecto de constitución de empresa nueva, con el objeto de organizar el transporte aéreo regular, y se definieron estrictos requisitos de suspensión o cancelación del servicio. A partir del año 2006 se volvió a flexibilizar la política eliminando algunas de las barreras (por ejemplo, ampliación de cupos de operadores por ruta, flexibilización de requerimientos con respecto al número mínimo de aeronaves, etc.) (Fedesarrollo, 2011).

En lo que se refiere a la liberalización de las tarifas aéreas en Colombia, desde 1992 hasta la aprobación de la Resolución 3.299 de 2007 de Aerocivil (sobre tarifas nacionales e internacionales de transporte aéreo regular de pasajeros), la intervención de Aerocivil en las tarifas aeronáuticas consistió en la aprobación de las tarifas propuestas por las aerolíneas para una determinada ruta y no en la imposición directa de las mismas. Las tarifas propuestas y sus condiciones debían cumplir con los criterios técnicos de equidad y suficiencia que establecen los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. La Resolución 3.299 de 2007 modifica el régimen tarifario mediante eliminación de las tarifas mínimas para las empresas de transporte aéreo nacional e internacional. Dicha resolución establece que las empresas podrán fijar libremente las tarifas, siempre y cuando dichas tarifas no sean superiores a las que Aerocivil haya aprobado a otras aerolíneas en el nivel máximo. El efecto inmediato de la liberalización tarifaria fue la disminución sustancial de las tarifas fijadas por las empresas tanto para los destinos nacionales como internacionales. En otro orden, este efecto fue coherente con los fines de las políticas de competencia y además con la promoción de los servicios relacionados con el turismo. Por ello, la decisión de eliminar los precios mínimos, cuyo efecto fue el aumento de la competencia en el mercado, estuvo acorde con la política gubernamental de promover el turismo, y fue coherente también con el principio de competencia abierta establecido en la Ley General de Turismo (Ley 300 de 1996) (Miranda y Gutiérrez, 2008).

En otro orden, en Colombia la entrada al mercado de operadores aéreo privados con un modelo de negocio FSC (*full-service carrier*) se produjo muy pronto luego de la liberalización del sector (principio de los noventa), en la actualidad operan cuatro aerolíneas privadas colombianas con un modelo FSC. Pero la entrada al mercado de las líneas aéreas de bajo costo o LCC (*low-cost carrier*) fue muchos años posterior a la liberalización. Las dos únicas LCC que comenzaron sus actividades en el mercado colombiano, y aun hoy en operaciones, son EasyFly (nace en 2006 e inicia operaciones en 2007) y VivaColombia (nace en 2009 pero inicia operaciones en 2012). La compañía pública Satena, la segunda más antigua de Colombia, presta exclusivamente servicios en destinos regionales, llegando a las zonas más remotas del país, y cubriendo rutas bajo carácter de servicio público. Finalmente, hay que mencionar que la aerolínea Avianca, la más antigua de Colombia (antigua compañía de bandera colombiana, hoy empresa privada), domina el mercado tanto de destinos nacionales como internacionales y el mercado de carga aérea (nacional e internacional) (Aerocivil, 2014f).

Mercado de las líneas aéreas (vuelos nacionales) (2013)

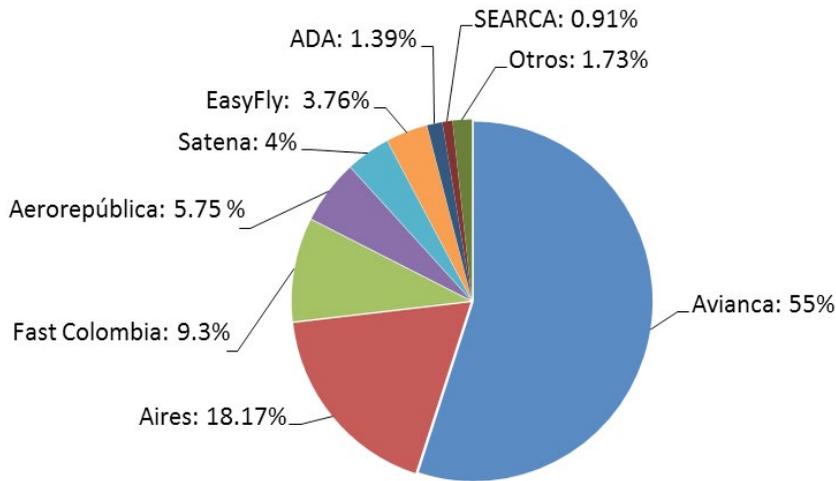


Figura 2. Participación de mercado (en %) de los operadores aéreos en el transporte de pasajeros, vuelos nacionales, 2013. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014f).

Mercado de las líneas aéreas (vuelos internacionales) (2013)

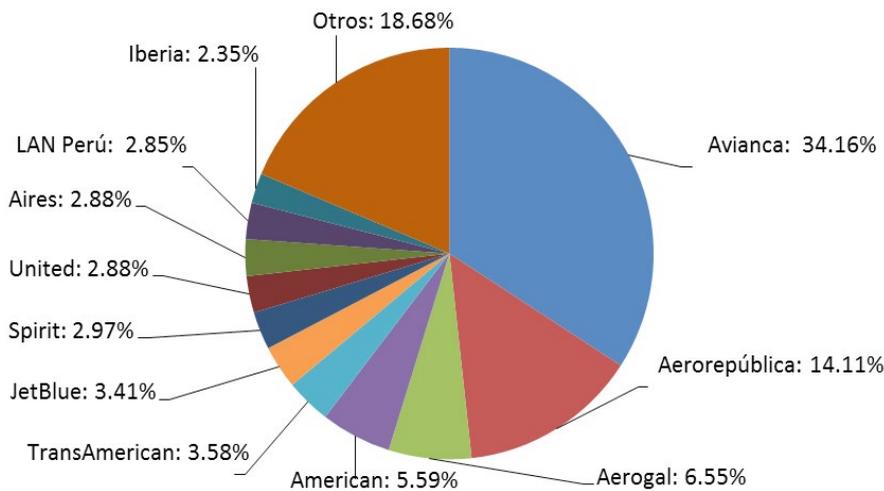


Figura 3. Participación de mercado (en %) de los operadores aéreos en el transporte de pasajeros, vuelos internacionales, 2013. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014f).

Con respecto al mercado internacional, en Latinoamérica las iniciativas de integración y flexibilización del tráfico aéreo han avanzado impulsadas fundamentalmente por las autoridades aeronáuticas y de comercio. Colombia no es ajena a este panorama de desarrollo mundial, habiendo pasado de un modelo proteccionista de restricciones de acceso y control de tarifas a un enfoque intermedio de apertura gradual a partir de la década de los noventa. Es en los últimos veinte años que se logra no solo un acuerdo subregional sino que ya se cuenta con una relación de acuerdos bilaterales, cuyo objetivo ha sido la armonización de las políticas en el otorgamiento de derechos de tráfico, la regulación de las condiciones de acceso a los mercados y la fluidez del transporte aéreo. Dicho proceso de liberalización de tráfico aéreo en Colombia se ha dado, básicamente, en tres etapas, la iniciada a comienzos de la década de los noventa con la apertura del comercio, y con la implementación de un modelo en el cual se eliminaron las limitantes existentes en materia de inversión extranjera a las aerolíneas operantes en el país y se permitió la operación de más empresas en el mercado interno. Finalmente, a partir del año 2009 se consolida una política de desregularización total, a través de la promoción de firma de acuerdos de mayores libertades hasta los llamados cielos abiertos con los países con los que se tienen vínculos aéreos para garantizar un mercado plenamente libre, con el objetivo de avanzar hacia el libre acceso al mercado y de tarifas (ORE,

2009). Actualmente, Colombia tiene suscrito un acuerdo multilateral con los países pertenecientes a la Comunidad Andina de Naciones, 33 acuerdos bilaterales formalmente establecidos para regular el transporte aéreo internacional, y 3 relaciones bajo reciprocidad, distribuidos así: 21 en América (de los cuales 18 son acuerdos bilaterales de servicios aéreos), 12 en Europa y 3 en Asia. También se firmaron acuerdos bilaterales con Bélgica, Emiratos Árabes, Barbados, Singapur, Corea, Paraguay, Islandia y Turquía (ORE, 2011; IADB, 2007; CAF, 2006).

Como resultado de la implementación de las políticas públicas en el sector de las líneas aéreas, hoy en día se tiene la segmentación del mercado, nacional e internacional, según se muestra en las Figuras 2 y 3. En lo que respecta al transporte de pasajeros, el mercado lo domina la aerolínea Avianca, tanto en el segmento doméstico como en el internacional, con una cuota de mercado del 55% y 34% respectivamente en el año 2013. Mientras que en el transporte de carga aérea, la empresas del Grupo Avianca dominan el mercado de carga aérea internacional con una cuota de mercado del 22,8%, y también el mercado doméstico con una cuota de mercado del 37,6% (Aerocivil, 2014f).

Impacto de las políticas públicas en el transporte aéreo

Evolución de los indicadores

Hay tres hitos que marcan el antes y el después en el desarrollo del transporte aéreo colombiano. El primero, la liberalización del sector del transporte aéreo, iniciada en el año 1991. El segundo, la norma fijada por el Gobierno Nacional colombiano, a través de la Dirección Nacional de Planeación, en el año 1994 (DNP, 1994), la cual establece el reordenamiento institucional y de financiamiento del sector aeronáutico, así como el plan de expansión del sistema aeroportuario, lo que se derivó, entre otras acciones, en el inicio de un programa de concesión privada de algunos aeropuertos de la red. Y el tercer hito relevante es la primera definición de un importante paquete de políticas públicas específicas y exclusivas para el sector del transporte aéreo colombiano en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 (DNP, 2006).

Entonces, sobre la base de estos hitos, se pueden poner números al primer indicador, el crecimiento de tráfico de pasajeros totales entre los años 1979 y 2014 (ver Figura 4) y el de carga aérea transportada entre 1998 y 2014 (ver Figura 5) (Aerocivil, 2014g). Como se aprecia en la Figura 3, la liberalización del sector del transporte aéreo (iniciada en 1991) representó el despegue de la industria, que venía de una década de crecimiento casi nulo. La 1ra y 2da generación de concesiones, en 1996 y 2000 respectivamente, no tuvieron un impacto relevante en el crecimiento del transporte aéreo, evento que además se vio perjudicado por la gran crisis económica que experimentó Colombia entre 1999 y 2002 (Fedesarrollo, 2011). Sin embargo, es a partir del año 2004, a través de la aplicación de políticas públicas específicas para el sector (DNP, 1994), cuando empieza un relevante crecimiento del sector del transporte aéreo, lo que promueve, por ejemplo, la privatización del principal aeropuerto del país, Bogotá-El Dorado (en el año 2007) (que gestiona el 46% del tráfico total de pasajeros y el 69% del total de la carga aérea), y posteriormente la ejecución de la 3ra generación de concesiones aeroportuarias (que finalizó en 2010). En lo se refiere al transporte aéreo de carga, el mismo se ha triplicado en las última tres décadas (Aerocivil, 2014g). Nuevamente destacar que las dos fuertes caídas en el crecimiento (ver Figura 5) se deben, en primer lugar, a la gran crisis económica colombiana de 1999-2002, y en segundo lugar, a la última crisis económica internacional de 2008-2009.

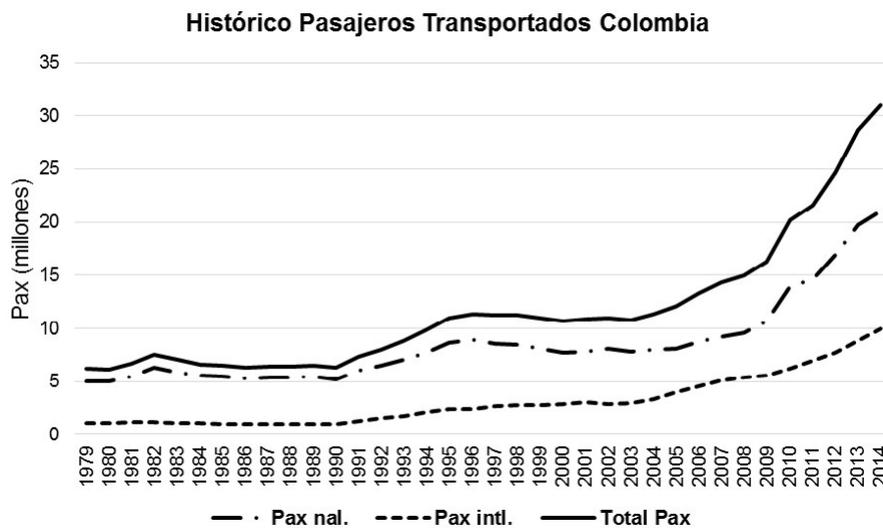


Figura 4. Histórico de pasajeros transportados. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014 a).

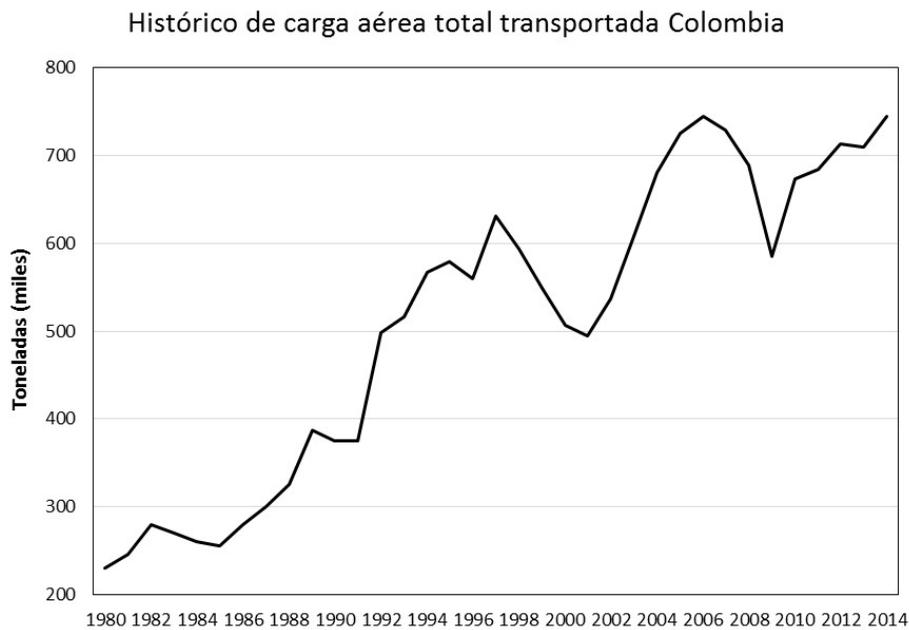


Figura 5. Histórico de carga aérea transportada. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014 a).

Conectividad. Sobre la conectividad de Colombia con el resto del mundo (rutas internacionales), entre los años 2002 y 2007 el número de rutas internacionales hacia y desde los aeropuertos colombianos se incrementó en un 39%, y las frecuencias de los vuelos internacionales aumentaron un 34% en el mismo periodo (IATA, 2007). Para el año 2010 ya había activas 77 rutas internacionales desde y hacia Colombia (Oxford Economics, 2011). En lo que refiere a las rutas principales internacionales, es decir aquellas que mueven el mayor volumen de tráfico de pasajeros internacionales desde y hacia Colombia, su crecimiento ha sido muy importante en la última década y con respecto a todas las regiones de conexión. En el Cuadro 4 se muestra el crecimiento experimentado por las rutas principales internacionales, en el periodo 2004-2014, según regiones (Aerocivil, 2014g).

Cuadro 4. Conectividad de Colombia con destinos internacionales. Fuente: elaboración propia a partir de Aerocivil (2014g).

Región	Rutas principales intl. (2004)	Rutas principales intl. (2014)	Crecimiento
Norteamérica	9	22	144%
Sudamérica	12	14	17%
Europa	4	10	150%
Centroamérica	7	11	57%
Islas Caribe	5	6	20%

Demanda. En relación con la medida del tráfico real (o efectivo) de pasajeros (RPK), en el año 2013, en todos los aeropuertos de la red colombiana y en todas las rutas (nacionales e internacionales), se transportaron 37 mil millones de pasajeros-kilómetros. El RPK en 2013 creció un 12% con respecto al año 2012 (Aerocivil, 2014h), más del doble del crecimiento medio mundial, de un 5,2% (ICAO, 2014).

Las líneas aéreas en Colombia han respondido a la creciente demanda del mercado, ofreciendo más asientos y más operaciones (ver Cuadro 5). En el periodo 2009-2013 la oferta de sillas en el segmento internacional creció un 43%, y la oferta de sillas en el segmento nacional creció un 53%. En cuanto a los vuelos ofrecidos por las aerolíneas, en el mismo periodo, estos crecieron en un 30% en la oferta internacional y un 17% en la oferta nacional (ATAC, 2014).

Cuadro 5. Oferta de asientos y vuelos por las aerolíneas en Colombia (2009-2013). Fuente: elaboración propia a partir de ATAC (2014).

Año	Asientos ofrecidos intl. (millones)	Asientos ofrecidos nac. (millones)	Vuelos intl. (miles)	Vuelos nac. (miles)
2009	8,67	17,4	75	246
2010	9,37	20,56	80	268
2011	9,96	20,61	84	260
2012	11,18	23,76	90	274
2013	12,19	26,55	96	285
Crecimiento (2009-2013)	43%	53%	30%	17%

El transporte aéreo colombiano en el contexto internacional

La situación de crecimiento sostenido del transporte aéreo colombiano se ha visto reflejado también en los indicadores internacionales. En el periodo 2005-2013 la media anual de crecimiento de tráfico total de pasajeros en Colombia ha sido del 10,5%, más del doble de la media mundial y dos tercios superior a la media de la región Latinoamérica y Caribe (L&C) (ver Figura 6) (ACI, 2014, 2010, 2008, 2007; Aerocivil, 2014a).

En lo que respecta al transporte aéreo de carga en Colombia, el mismo se vio seriamente afectado por la última crisis económica internacional (2008-2009), que aceleró el crecimiento negativo que ya venía experimentado el tráfico desde año (2007, principalmente la carga nacional cuyo crecimiento negativo fue el doble que el experimentado por el de carga internacional en el año 2009. En comparación con el transporte de carga a nivel mundial y en la región L&C, en el periodo 2005-2013, salvo el corto periodo 2007-2009, el crecimiento del transporte de carga verificó un comportamiento de crecimiento similar a los mostrados tanto a nivel mundial como por la región L&C (ver Figura 7) (ACI, 2014, 2010, 2008, 2007; Aerocivil, 2014a).

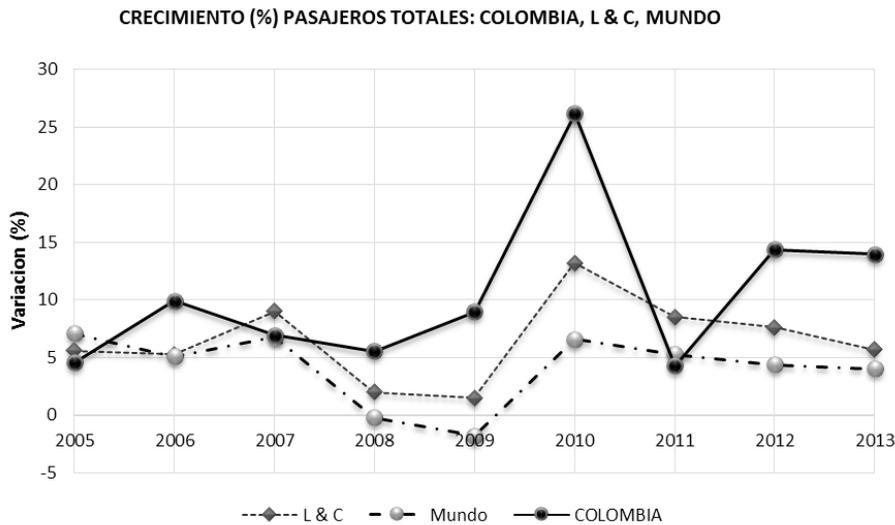


Figura 6. Crecimiento pasajeros: Colombia, L&C, Mundo. Fuente: elaboración propia a partir de ACI (2014, 2010, 2008, 2007); Aerocivil (2014 a).

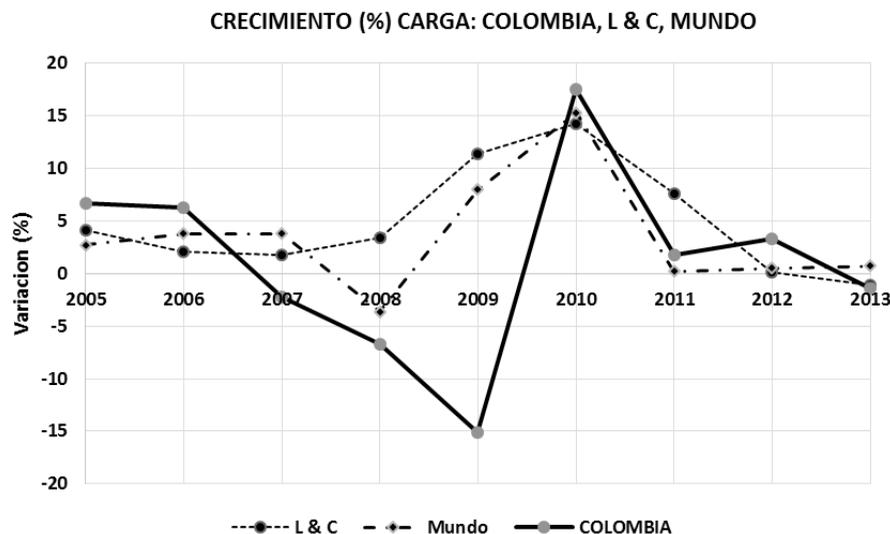


Figura 7. Crecimiento carga aérea: Colombia, L&C, Mundo. Fuente: elaboración propia a partir de ACI (2014, 2010, 2008, 2007); Aerocivil (2014 a).

Dimensión económica de la industria del transporte aéreo colombiano

En el presente trabajo la dimensión e impacto económico de la industria del transporte aéreo colombiano se mide desde tres vertientes: a) por su contribución al PIB, b) como soporte a otras industrias, c) y por la generación de empleo.

Contribución al PIB. La participación del PIB del transporte aéreo en el PIB nacional de Colombia ha sido prácticamente constante en la última década, del orden 0,43%, aunque experimenta una importante alza ininterrumpida desde el año 2010, alcanzando una participación del 0,52% en el año 2013 (ver Figura 8) (Banco de la República, 2014). Sin embargo la participación porcentual del subsector transporte aéreo en el sector transporte ha crecido en la última década (2,5%) mientras que este último prácticamente ha sido invariable con respecto al PIB nacional en el mismo periodo (ver Figura 9) (Ministerio de Transporte, 2014). Y comparando la evolución de los tres medios de transporte, aéreo, marítimo y terrestre, en el periodo 2000-2013, el PIB del transporte aéreo fue el que más creció, 6% de media anual en el periodo, por 4,1% del PIB transporte terrestre y solo 1% para el PIB transporte marítimo (ver Figura 10) (Ministerio de Transporte, 2014).

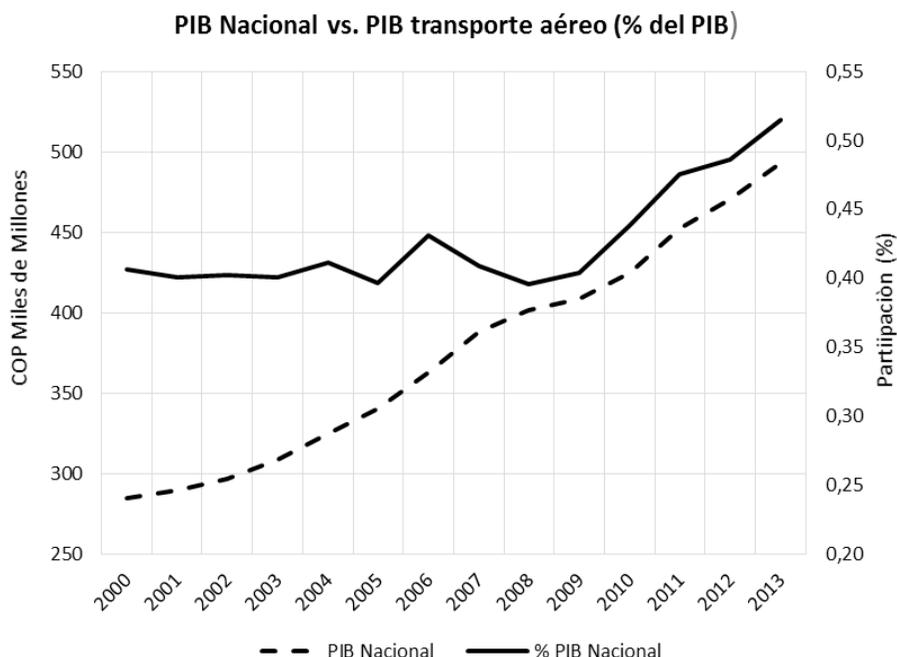


Figura 8. Desarrollo PIB nacional vs. PIB transporte aéreo (como % del PIB nacional). Fuente: elaboración propia a partir de Banco de la República (2014).

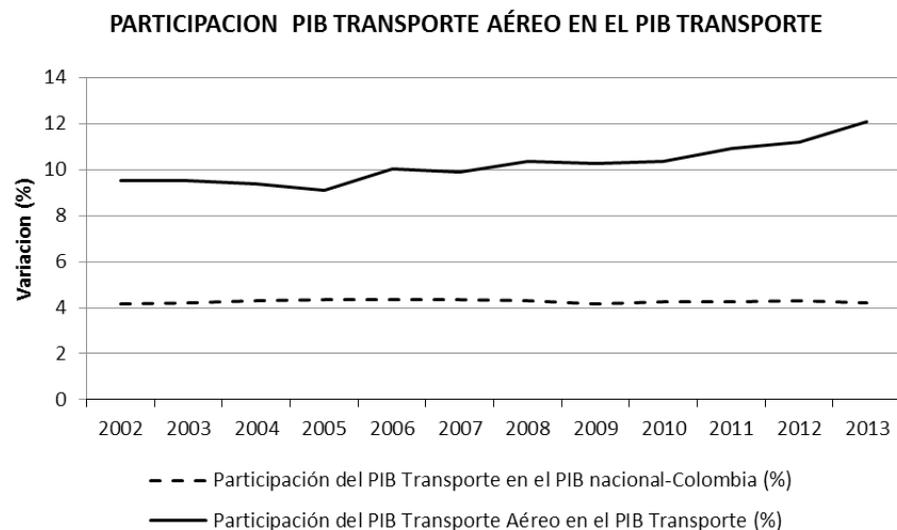


Figura 9. Participación PIB transporte aéreo en el PIB transporte, y de éste en el PIB nacional. Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte (2014).

Soporte a otras industrias. El transporte aéreo de carga está siendo un soporte importante para el comercio exterior colombiano. En la década 2003-2013 la media anual de crecimiento de exportaciones vía carga aérea fue del 16,78%, cuando la media anual de crecimiento de las exportaciones totales colombianas fue del 8,82%. Las importaciones vía carga aérea también presentan una media anual positiva de crecimiento, aunque más modesta, 1,39% (ver Figura 11) (Ministerio de Transporte, 2014; MinCIT, 2014). Es cierto que por tonelaje el transporte marítimo tiene una participación mayoritaria en las exportaciones totales (98%), pero en concepto de valor el transporte marítimo tiene una participación de valor del 85%, y el transporte aéreo una participación en valor del 10%. Pero si se excluye el transporte de carbón, petróleo y derivados del petróleo la participación en valor de las exportaciones vía aérea alcanza el 25% del total (MinCIT, 2014).

Y finalmente, cabe mencionar que la contribución del transporte aéreo al turismo es relevante, sobre todo si se tiene en cuenta que en Colombia el turismo es el tercer generador de divisas luego del petróleo y el carbón (MinCIT, 2014). En el periodo

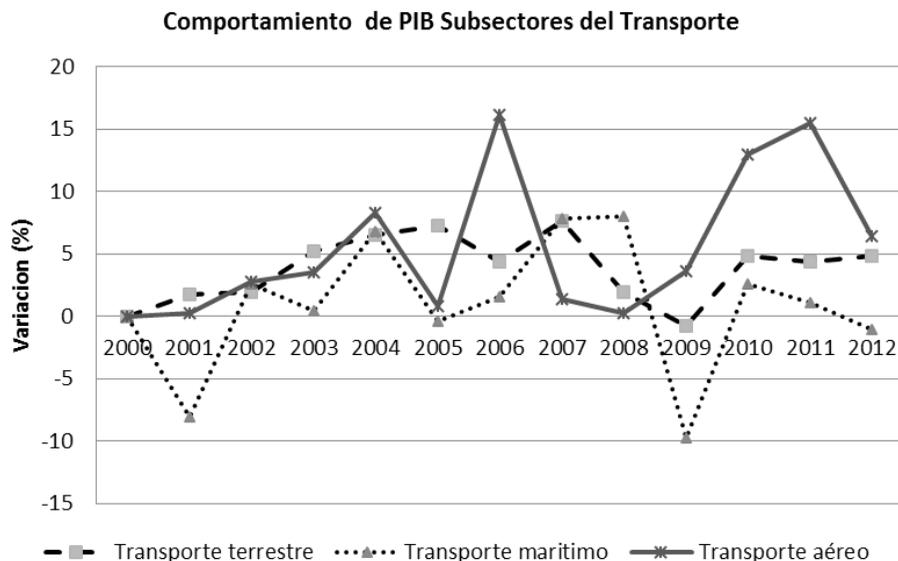


Figura 10. Comparativa de comportamiento de los PIB de los tres subsectores del transporte. Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte (2014).

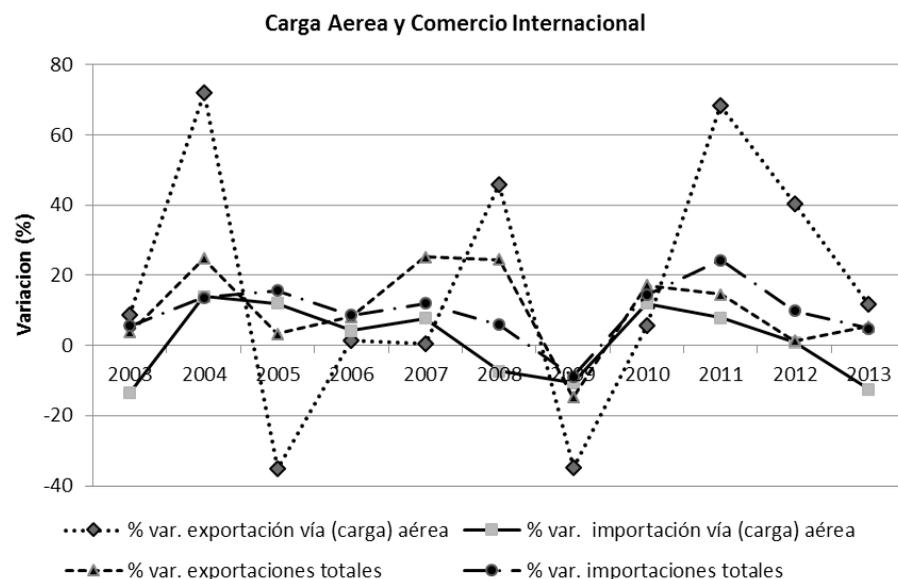


Figura 11. Comportamiento de la carga aérea en el comercio internacional de Colombia. Fuente: elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte (2014); MinCIT (2014).

2004-2013 el incremento de visitantes extranjeros, que entraron por vía aérea, fue del 186%; en el 2013 entraron al país vía aérea 1,8 millones de turistas, el 86% del total, el resto entró por vía marítima (en cruceros) (MinCIT, 2014).

Generación de empleo. Hoy en día la industria del transporte aéreo en Colombia genera aproximadamente 124.000 empleos distribuidos de la siguiente manera: a) 55.000 empleos directos; b) 44.000 empleos indirectos, vinculados a la cadena de suministro de la industria y c) 25.000 empleos inducidos. Y paralelamente, se promueve la creación de 198.000 empleos en industrias relacionadas (en turismo), como resultado de los efectos catalíticos de la industria del transporte aéreo (Aerocivil, 2014b; Oxford Economics, 2011).

Futuro de las políticas públicas para el sector

El Gobierno Nacional colombiano seguirá dando continuidad y a la vez reforzando las políticas públicas en el transporte aéreo. Por un lado, y con el fin de cubrir la brecha de atraso en inversión pública en infraestructura y tecnología con respecto al sector

internacional, el Plan de Navegación Aérea de Colombia para el periodo 2013-2019 (Aerocivil, 2014c) tiene como objetivo fundamental incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica para mejorar la prestación de los servicios, la seguridad y satisfacción de los usuarios del transporte aéreo. De acuerdo con este plan para el periodo 2013-2019 las necesidades de inversión ascienden a USD 1,84 mil millones (constantes de 2012) los cuales se distribuyen de acuerdo con la siguiente fórmula: a) infraestructura aeroportuaria: 63,4%; b) infraestructura aeronáutica: 19,3%; c) seguridad aeroportuaria: 11,7%; d) fortalecimiento institucional: 5,6%.

Por otro lado, el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (DNP, 2014) presenta una apuesta clara a la continuidad de la política de inversión pública en infraestructuras del transporte en general y del aéreo en particular. El principal objetivo del plan en materia de infraestructura del transporte es aumentar el ritmo de inversión. Con el propósito de cerrar la brecha de infraestructura y mejorar las condiciones de conectividad del país, el Gobierno aumentará el ritmo de inversión en el sector transporte (todos los modos) a un nivel del orden del 3% del PIB anual y lo mantendrá de manera sostenida durante la próxima década.

Conclusiones

Las más relevantes políticas públicas en el sector del transporte aéreo colombiano llegan a mediados de la primera década del presente siglo, luego de que el sector experimentara una normalización y estabilización de su marco institucional que comenzó en el primer tercio del siglo XX y culminó prácticamente a mediados de los noventa. No es sino hasta mediados de la década de 2000 cuando el Gobierno Nacional colombiano, a la vista de la evolución de los indicadores de la industria, toma verdadera conciencia de la importancia estratégica del transporte aéreo para la economía nacional. Por ello, aunque en planes nacionales de desarrollo de mediados-finales de los noventa y principios de 2000 y vía otros instrumentos legislativos (normas y decretos *ad hoc*) en la misma época ya había en ejecución ciertas políticas para el sector, es recién a mediados y finales de la década de 2000 cuando las más importantes políticas públicas del transporte aéreo surgen a través de dos planes nacionales de desarrollo, de los periodos 2006-2010 y 2010-2014. Dichas políticas fueron luego implementadas, administradas y controladas principalmente por la Autoridad Aeronáutica Nacional, Aerocivil, y en segunda lugar por la Agencia Nacional de Infraestructuras. Los indicadores de la industria delatan que tanto el programa de concesiones aeroportuarias al sector privado, realizado en tres fases temporales entre 1996 y 2010 (ya que la cuarta fase dio inicio recién en diciembre de 2014), como la desregulación y liberación progresiva del sector aerocomercial, iniciadas a principios de la década de 1990, fueron claves para el impulso, consolidación y reforzamiento de la industria del transporte aéreo colombiano tanto a nivel doméstico como en el contexto internacional.

Bibliografía

- » ACI - Airport Council International (2014) *World Annual Traffic Report 2013*. Montreal: ACI.
- » ACI - Airport Council International (2010) *World Annual Traffic Report 2009*. Montreal: ACI.
- » ACI - Airport Council International (2008) *World Annual Traffic Report 2007*. Montreal: ACI.
- » ACI - Airport Council International (2007) *World Annual Traffic Report 2006*. Montreal: ACI.
- » ACS - Association of Caribbean States (2000) Agreement N°5/00: Principles for Common Commercial Air Transport Policy in the Association of Caribbean States. San Pedro Sula, Honduras, 7 de diciembre de 2000.
- » AEROCIVIL (2015) Estadísticas. Estadísticas operacionales. Consultado el 10/11/2015: <http://goo.gl/z3cga7>
- » AEROCIVIL (2014a) Estadísticas Aeropuertos. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/fy2y2r>
- » AEROCIVIL (2014b) Aeródromos, Planes Maestros. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/Ul3iko>
- » AEROCIVIL (2014c) *Plan de Navegación Aérea para Colombia*. Bogotá: Aerocivil.
- » AEROCIVIL (2014d) Lista de aeropuertos de Colombia. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/3fj8Y2>
- » AEROCIVIL (2014e) Aeródromos, concesiones aeroportuarias. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/gWIPts>
- » AEROCIVIL (2014f) *Transporte aéreo 2013, Informe*. Bogotá: Aerocivil.
- » AEROCIVIL (2014g) Estadísticas operacionales. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/PK66jU>
- » AEROCIVIL (2014h) Estadísticas transporte aéreo. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/z3cga7>
- » AEROCIVIL (2014i) *Reglamentos aeronáuticos de Colombia*. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/WFMun8>
- » ALTA - Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (2014) *Latin America & Caribbean Capacity Analysis 2014*. Miami: ALTA.
- » ANI - Agencia Nacional de Infraestructuras de Colombia (2014) Contratos de concesión aeroportuarios vigentes. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/OA98od>
- » ATAC - Asociación del Transporte Aéreo en Colombia (2014) Competitividad del sector aéreo en Colombia: realidad y desafíos. *Encuentro nacional aeroportuario*, Bogotá, Colombia, 4 de junio de 2014.
- » BANCO DE LA REPÚBLICA (2014) Estadísticas. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/Ok1Gi>
- » BOSCH, Antonio y GARCÍA MONTALVO, José (2003) Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin America *Working paper*, Inter-American Development Bank, Washington, D.C.

- » CAF (2006) *Estudio Analítico sobre la Integración del Transporte Aéreo en América del Sur*. Caracas: Corporación Andina de Fomento.
- » CAN - Comunidad Andina de Naciones (2015) Transporte Aéreo. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/Ktxql5>
- » CARVALLO, Claudia (2008) *Experiencia chilena en concesiones aeroportuarias*. Santiago de Chile: Departamento Coordinador de Concesiones, Dirección Nacional de Aeropuertos, Ministerio de Obras Públicas.
- » CLAC - Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2015) Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/E5FYdR>
- » CLAC - ACI (2003) *Seminario sobre privatización de aeropuertos en América Latina y el Caribe*. Buenos Aires, Argentina, 3 de noviembre de 2003.
- » DNP (2014) *Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- » DNP (2010) *Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- » DNP (2006) *Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- » DNP (2002) *Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- » DNP (1994) *Reordenamiento institucional y plan de expansión del sistema aeroportuario – Documento CONPES 2727*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.
- » FEDESARROLLO (2012) *Infraestructura de Transporte en Colombia: ¿luz al final del túnel? 9º Congreso Nacional de la Infraestructura*, Cartagena de Indias, Colombia, 22 de noviembre de 2012.
- » FEDESARROLLO (2011) *El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas*. Cuadernos Fedesarrollo 34. Bogotá: Ed. Fedesarrollo.
- » ESPIRITO SANTO, Respicio (2013) *Airport privatization and Business Models: What Brazil has and what Brazil Needs*. VI WALA Conference, Montreal, Canada, 4-6 de septiembre de 2013.
- » ESPIRITO SANTO, Respicio, CORREIA, Fabio y PALHARES, Guilherme (2001) *Airport Privatization in Brazil: Questions and Answers. Proceedings of the 36th Canadian Transportation Research Forum (CTRF), Annual Conference*, 1, pp. 17-31.
- » IADB (2007) *Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica*. Washington, D.C.: Inter-American Development Bank,
- » IATA (2007) *Economic benefits from air transport in Colombia*. Geneva: IATA Economics.
- » ICAO (2014) *Economic Development. 2013: Air Transport Yearly Monitor*. Montreal: ICAO.
- » ICAO (2013a) *Brazil, Case Study on Commercialization, Privatization and Economic Oversight of Airports and Air Navigation Services Providers*. Montreal: Air Transport Bureau, Economic Analysis and Policy Section, ICAO.
- » ICAO (2013b) *Global Air Navigation Plan 2013-2028*. Montreal: ICAO.
- » ICAO (2011) *Bolivia, Case Study on Commercialization, Privatization and Economic Oversight of Airports and Air Navigation Services Providers*. Montreal: Air Transport Bureau, Economic Analysis and Policy Section, ICAO.

- » ICAO (2003) Background of Liberalization and experiences in the Latin American Region. *Worldwide Air Transport Conference ATConf/5-WP/98*, Montreal, 24 al 29 de marzo de 2003.
- » LIPOVICH, Gustavo (2009) Mercado aerocomercial único en el MERCOSUR. *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL)*, Montevideo, 3 al 7 de abril de 2009.
- » LIPOVICH, Gustavo (2008) The privatization of Argentine airports. *Journal of Air Transport Management*, 14, pp. 8–15.
- » MENDIOLA, Alfredo, ARÉVALO, Grissy, MARATUECH, Paul, PÉREZ, Jessica y VALENCIA, Juan (2011) *Concesión del aeropuerto Jorge Chávez: evaluación del valor generado*. Lima: ESAN Ediciones.
- » MinCIT – MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO (2014) Estudios económicos, estadísticas e informes. Consultado el 9/11/2015: <http://goo.gl/1HW5OO>
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2015) Publicaciones. Consultado el 9/11/2015: <https://goo.gl/EYR3Fz>
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2014) *Transporte en cifras, estadísticas 2013*. Bogotá: Ministerio de Transporte de Colombia.
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2011a) Decreto 87 de 2011. *Diario Oficial 47955*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2011b) Decreto 4164 de 2011. *Diario Oficial 48242*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2011c) Decreto 4165 de 2011. *Diario Oficial 48242*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2004) Decreto 260 de 2004. *Diario Oficial 45446*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- » MINISTERIO DE TRANSPORTE (2003) Decreto 1800 de 2003. *Diario Oficial 45231*. Bogotá: Imprenta Nacional.
- » MIRANDA, Alfonso y GUTIERREZ Juan (2008) El derecho de la competencia en el sector aeronáutico colombiano. *Revista de Derecho de la Competencia*, vol. 4, nº 4, pp. 287-403.
- » OXFORD ECONOMICS (2011) *Economic Benefits from Air Transport in Colombia*. London: Oxford Economics.
- » ORE - Oficina de Regulación Económica (2009) *Recomendaciones sobre lineamientos de política aerocomercial internacional de pasajeros y carga*. Bogotá: ORE.
- » ORE - Oficina de Regulación Económica (2011) *Seguimiento y evaluación del impacto de la política aerocomercial internacional de pasajeros y carga*. Bogotá: ORE.
- » OSPINA, Marco (2001) Flexibilización del Transporte Aéreo y Privatización de Aeropuertos. *Coloquio ICAO/LACAC/IADB/IATA: Nuevo escenario del transporte aéreo en América Latina*, Salvador de Bahía, 27-28 de agosto de 2001.
- » RICO GALEANA, Oscar (2008) The privatization of Mexican airports. *Journal of Air Transport Management*, 14, pp. 320-323.
- » SARMIENTO GARCÍA, Manuel (2000) La Política de Transporte Aéreo en la Comunidad Andina de Naciones. *Revista de Derecho Privado*, 6, pp. 35-58.

- » SEREBRISKY, Tomás (2012) *Airport Economics in Latin America and the Caribbean*. Washington D.C.: The World Bank,
- » SEREBRISKY, Tomás, LÓPEZ AZUMENDI, Sebastián y ANDRÉS, Luis (2011) Institutional design and governance of airport regulators: The case of Latin America. *Journal of Air Transport Management*, 17, pp. 207-210.
- » SIC - Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia (2013) *Estudios de Mercado, Aeropuertos de Colombia (2010-2012)*. Bogotá: SIC.
- » WORLD BANK (2007). *The State of State Reform in Latin America*. Washington D.C.: The World Bank.

Oscar Díaz Olariaga / oscardiazolariaga@usantotomas.edu.co

Ingeniero Aeronáutico (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina); Doctor en Ingeniería Aeronáutica (Universidad Politécnica de Madrid, España); Doctor en Economía y Negocios (Universidad UNED, España). Profesor e Investigador, Facultad de Ingeniería Civil, Universidad Santo Tomás (Bogotá, Colombia). Asesor de Alto Nivel de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (Montreal, Canadá).