



Colombia : potencia aeroportuaria regional

Iván Cortés Clopatofsky

Trabajo de grado para optar al título profesional:

Maestría en Estrategia y Geopolítica

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”

Bogotá D.C., Colombia

2019



Trabajo de Grado
COLOMBIA, POTENCIA AEROPORTUARIA REGIONAL

Coronel (RA) IVÁN CORTÉS CLOPATOFSKY

Director

Coronel (RA) DAVID BARRERO BARRERO

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA
MAESTRÍA EN ESTRATEGIA Y GEOPOLÍTICA
BOGOTÁ, D.C.

2019

Tabla de Contenido

Introducción.....	6
Planteamiento del problema de investigación	8
Pregunta de investigación.....	9
Justificación y pertinencia de la investigación	10
Hipótesis	10
Objetivos.....	11
Objetivo general	11
Objetivos específicos.....	11
Marco teórico y conceptual	11
Antecedentes y contexto de la investigación.....	11
Poder Aéreo.....	13
Potencia regional	14
Concepto de Aeropuertos	15
Posición geoestratégica	16
Conectividad.....	18
Competitividad	20
Privatización.....	22
Evolución, desarrollo y transformación del sistema de aeroportuario	24
Precedentes históricos	24
Privatización aeroportuaria	29
Resultados privatización aeropuertos.....	37
Políticas públicas para el fortalecimiento y transformación del sistema aeroportuario	43
Plan Mundial de Navegación Aérea GANP	45
Plan de Navegación Aérea Para Colombia	47

Certificación Aeroportuaria.....	50
Aeropuertos Internacionales en Colombia	52
Posición comparativa y proyección del sistema aeroportuario colombiano en la región....	53
Contexto Mundial.....	54
Tráfico de pasajeros.....	54
Carga Aérea	56
Movimientos aéreos.....	57
Contexto de Latinoamericano	58
Contexto de Centroamérica y el Caribe	61
Centroamérica.....	62
El Caribe	64
Proyección del Sistema Aeroportuario.....	66
Liderazgo económico de Colombia en la Región	68
Operadores aéreos internacionales	71
Estrategias para la consolidación de Colombia como potencia regional aeroportuaria	72
Fortalecimiento de la Agenda Diplomática.....	72
Fortalecimiento de la integración económica.....	73
Conectividad Aérea	74
Conclusiones.....	75
Referencias Bibliográficas.....	78
Tabla de Tablas.....	82
Tabla de Figuras	82
Tabla de Ilustraciones.....	82
Anexo 1	84
Conceptos básicos	84

Listado de siglas y abreviaturas

International Hydrographic Organization	OHI
Empresa Colombiana de Aeródromos	ECA
Organización de las Naciones Unidas	ONU
Organización de Estados Americanos	OEA
International Civil Aviation Provisional Organization	ICAPO
Organización Provisional de Aviación Civil Internacional	OPACI
International Civil Aviación Organización	ICAO
Organización de Aviación Civil Internacional	OACI
International Air Transport Association	IATA
Airports Council International	ACI
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Aerocivil
Agencia Nacional de Infraestructura	ANI
Instituto Nacional de Concesiones	INCO
Banco Interamericano de Desarrollo	BID
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos	OCDE
Plan Maestro de Transporte Intermodal	PMTI
Departamento Nacional de Planeación	DNP
Comunidad del Caribe	CARICOM
Sistema de Integración Centroamericana	SICA
Asociación de Estados del Caribe	AEC
Mercado Común del Sur	MERCOSUR
Banco Interamericano de Desarrollo	BID
Producto Interno Bruto	PIB
Organización Mundial del Comercio	OMC
Unidades de Transporte Intermodal	UTI
Departamento Nacional de Estadística	DANE

Resumen

La transformación y desarrollo del sistema de aeroportuario en Colombia, a partir de la década de los años 90, fue concebido mediante políticas públicas con altas inversiones en infraestructura para mejorar la conectividad, a lo cual, se le sumó el resultado de los procesos de privatización, a través de las concesiones aeroportuarias, generando una ventaja competitiva para el país y proyectándolo geopolíticamente en Latinoamérica, particularmente en la región de Centroamérica y el Caribe. Lo anterior, permitió el crecimiento de los operadores aéreos con nuevas aeronaves, destinos e itinerarios, lográndose el fortalecimiento del contexto de las organizaciones aeronáuticas. Los pronósticos de organizaciones de aviación civil y aeropuertos a nivel internaciones, precisan para Colombia un mercado en crecimiento, por encima de las estimaciones mundiales promedio del crecimiento del transporte aéreo.

Palabras clave: Aeropuerto, pasajeros, carga aérea, Centroamérica, Caribe.

Abstract

The transformation and development of the airport system in Colombia, since the decade of the 90s, was conceived through public policies with high investments in infrastructure to improve connectivity, to which, the result of privatization processes was added, through airport concessions, generating a competitive advantage for the country and projecting it geopolitically in Latin America, particularly in the Central American and Caribbean region. The above allowed the growth of air operators with new aircraft, destinations and itineraries, achieving the strengthening of the context of the aeronautical organizations. The forecasts of civil aviation organizations and airports at the international level require a growing market for Colombia, due to the average global estimates of the growth of air transport.

Keywords: Airport, passengers, air cargo, Central America, Caribbean.

Introducción

A través de la presente monografía, se entregan los resultados de una investigación de tipo documental y cualitativa, que se ajusta a la Línea de Investigación de *Estrategia, Geopolítica y Seguridad Hemisférica* de la Escuela Superior de Guerra, elaborada como requisito grado para recibir el título de Magíster en Estrategia y Geopolítica.

El propósito de la investigación está orientado a contribuir a que Colombia se proyecte estratégica y geopolíticamente en la región de Centroamérica y Caribe, a través del fortalecimiento del sistema aeroportuario, a través del cual, nuestro país es protagonista en el transporte de pasajeros y carga, como uno de los de mayor crecimiento a nivel mundial.

No en vano, en 2018 a través de todos los aeropuertos en el país se movilizaron 37,8 millones de pasajeros, transportaron 1.055,2 millones de toneladas de carga aérea y se realizaron 1,348 de operaciones aéreas. Este resultado, responde a dinámica económica del país, que, junto al desarrollo aeronáutico y aeroportuario, ha permitido que el Aeropuerto Internacional El Dorado se posicione en el tercer lugar de pasajeros movilizados en Latinoamérica, antecedido por los aeropuertos de México D.F. y São Paulo-Guarulhos, mientras que, en carga aérea, ocupa el primer lugar.

Colombia tiene el preciado honor, a través de Avianca (Acrónimo de Aerovías del Continente Americano, anteriormente denominada Aerovías Nacionales de Colombia), fundada en 1919, de ser la segunda aerolínea más antigua del mundo. En ese mismo momento, también comenzó la historia de la infraestructura aeroportuaria del país, que en un principio se desarrolló en el Rio Magdalena los ríos, con el primer vuelo de un *Junkers F-13* que transportó correo entre Barranquilla y Puerto Colombia.

El punto de partida de la investigación es la evolución, desarrollo y transformación del sistema de aeroportuario en Colombia a partir de los referentes históricos, los resultados de la privatización a través de las concesiones aeroportuarias y la internacionalización de los mismos mediante la habilitación de la Aerocivil y certificación de la OACI.

Se analizan las políticas públicas que han fortalecido y transformado el sistema aeroportuario, permitiendo su proyección en el mundo y particularmente en Latinoamérica. Gracias a estos esfuerzos, Colombia se visualiza como un mercado emergente, junto con el mercado asiático, cuyo crecimiento estará por encima del promedio global de acuerdo a los pronósticos del Airports Council International.

La determinación de la posición comparativa internacional de los aeropuertos colombianos con base al movimiento de pasajeros y carga, proyectan geopolíticamente al país en conjunto con una agresiva agenda diplomática, podrían influenciar de manera política y económica en la Región.

Planteamiento del problema de investigación

Colombia, durante su vida republicana, se caracterizó como un modelo de estado centralizado, que permitió la unidad política y territorial, cuyo poder central le otorgó la facultad de dictar normas, administrar y prestar los servicios públicos, a través de los cuales satisfacía las necesidades y generaba bienestar a la población, sin embargo dadas las condiciones geográficas y sociales, no fue viable esta modelo, al no lograr mantener la unidad y la cohesión nacional y esa forma, evitar la dispersión de poder, se opta por la transformación hacia un modelo de Estado políticamente centralizado y administrativamente descentralizado, de modo que se genera una delegación de competencias a dependencias jerárquicamente subordinadas, cuya titularidad la continúa manteniendo el Estado.

Ese modelo, postergó la oportunidad de alcanzar las metas de desarrollo social y económico esperadas por la comunidad, de conformidad a estándares de macroeconómicos determinados por los organismos multilaterales, que consintieran proveer al país de un sector productivo en un entorno adecuado que le permitiera generar un mercado nacional para integrarse a los mercados globales.

Durante la década de los años 80 del siglo anterior, se evidencia que la infraestructura vial, de puertos y aeropuertos del país se encontraba en un atraso considerable frente a estándares de conectividad y competitividad de otras naciones en vía de desarrollo y, por otro lado, el Estado no contaba con recursos públicos para la modernización de toda la infraestructura y el aparato productivo.

Particularmente, el sector aeroportuario presentó un atraso de más de 20 años, hecho que limitó el desarrollo de la aviación civil en todas sus modalidades, restringiendo el crecimiento del mercado y la satisfacción de los operadores aéreos, pasajeros y del mercado internacional.

Pese a que el país, tiene habilitados 14 aeropuertos para operaciones internacionales, solamente 8 operan vuelos con destinos internacionales y de facto, tan solo 5 cuentan con la certificación de la OACI. Se presenta una centralización excesiva en los aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Cali, Barraquilla y Cartagena, que movilizaron en 2018 el 78% de los pasajeros, 90% de la carga y realizaron el 45% de las operaciones aéreas, lo cual genera congestiones en las terminales, tanto en el lado tierra como en el lado aire, limitando el desarrollo aeroportuario en otras ciudades del país.

Hasta el momento, no se ha logrado una descentralización efectiva, para que la totalidad de los aeropuertos habilitados operaciones internacionales, coadyuven a descongestionar particularmente el aeropuerto de Bogotá, impidiendo que nuevas aerolíneas ingresen al país y que se pueda operar hacia nuevos destinos en Centroamérica y el Caribe, con base a los diversos acuerdos de cielos abiertos suscritos por la autoridad aeronáutica

Colombia no ha visualizado el potencial geopolítico que tiene en la región de la cuenca del Mar Caribe para influenciar política, económica y aeroportuariamente a los países que la conforman, pese a que es parte de la Asociación de Estados del Caribe AEC y observadora del Sistema de Integración Centroamericana SICA y de la Comunidad del Caribe CARICOM.

Pregunta de investigación

¿Cómo el desarrollo del modelo de aeroportuario, le permite a Colombia proyectarse como potencia aeroportuaria regional en Centroamérica y el Caribe?

Justificación y pertinencia de la investigación

El desarrollo aeroportuario, a nivel mundial, se constituye en uno de los factores de crecimiento económico y social de las naciones, permitiendo el ordenado y reglamentario tránsito de personas y mercancías, entre regiones, ciudades, países y continentes, de conformidad con los principales indicadores de desarrollo.

Se pretende realizar un análisis retrospectivo del proceso que dio origen al desarrollo y consolidación del actual sistema aeroportuario colombiano, para determinar cuál es su situación actual frente al desarrollo global de la industria y los beneficios que le ha generado al país en el ámbito internacional. Igualmente, se desea valorar en términos de resultados cuantitativos y cualitativos la operación aeroportuaria nacional frente a la operación de los principales aeropuertos internacionales, para determinar sus ventajas o desventajas competitivas.

Si bien, existen algunas publicaciones de tipo económico sobre el desarrollo aeroportuario, no las hay sobre el impacto geopolítico que ha generado su progreso, particularmente en la cuenca del Mar Caribe, que le permitiría a Colombia empoderarse a través de la influencia económica, a través del intercambio comercial de bienes y servicios.

Esta investigación le permitirá a la Escuela Superior de Guerra, visualizar la creación de una línea de investigación particular sobre geopolítica aeroespacial, aeronáutica y aeroportuaria, que permita el fortalecimiento de la posición geoestratégica de Colombia ante el mundo.

Hipótesis

El fortalecimiento del sistema aeroportuario Colombia, a través del desarrollo de políticas públicas, infraestructura desarrollada y proyectada, pasajeros y carga aérea transportada, le

permite proyectarse como potencia aeroportuaria regional emergente en Centroamérica y el Caribe.

Objetivos

Objetivo general

Analizar cómo el fortalecimiento del sistema aeroportuario puede apoyar la proyección de Colombia como potencia regional aeroportuaria en Centroamérica y el Caribe. Referentes

Objetivos específicos

1. Determinar la evolución, desarrollo y transformación del sistema de aeropuerto del país.
2. Analizar las políticas públicas para el fortalecimiento y transformación del sistema aeroportuario.
3. Determinar la posición comparativa y proyección del sistema aeroportuario colombiano en la región.

Marco teórico y conceptual

Hasta el momento no se ha logrado evidenciar que existan investigaciones o estudios, relacionados particularmente en la biblioteca de la Escuela Superior de Guerra ni de otras Instituciones de Educación Superior, relacionadas con el tema.

Antecedentes y contexto de la investigación

El contexto de la investigación está enfocado hacia la proyección geopolítica de Colombia en la Región de Centroamérica y Caribe, como potencia regional en el aspecto aeroportuario, que comprende el área bañada por el Mar Caribe, que hace parte del Océano Atlántico, abarcando

una superficie terrestre de 2'574.000 km² y marítima de 2'763.800 km², para un total de 5'337.800 km². Políticamente, está conformada por los países desde el sur México hasta los países del norte suramericano, bañados por el Mar Caribe.

Según la International Hydrographic Organización OHI, el Mar Caribe, localizado en la parte centro oriental de América, es considerado uno de los mayores mares interiores del mundo. La cuenca se encuentra enmarcada a través del canal de Yucatán, limita por el noroeste con el Golfo de México y por el norte a través del Paso de los Vientos y del Canal de la Mona, con el océano Atlántico. (OHI, 2015)

Desde el punto de vista geopolítico, la región incluye los estados de Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las granadinas, Santa Lucia, Trinidad y Tobago, Surinam y Venezuela.



Ilustración 1 Región de Centroamérica y el Caribe en la geografía mundial

Nota. Fuente: Tomado de Wikipedia

Así mismo, también hacen parte las islas que son territorio de otros países, como Guadalupe, Martinica, San Bartolomé y San Martín de Francia; Islas Vírgenes Estadounidenses y Navaza de Estados Unidos; Anguila, Bermudas, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas y Montserrat del Reino Unido, y Aruba, Bonaire Curazao, Saba, San Eustaquio y San Martín, de los Países Bajos. En el caso particular de Puerto Rico, oficialmente es un Estado Libre Asociado con estatus de autogobierno de los Estados Unidos de América.

Poder Aéreo

En términos de estrategia y defensa nacional, el Poder Aéreo es el uso militar de los recursos aeroespaciales para defensa de la nación, apoyo de su política extranjera para alcanzar los objetivos del liderazgo nacional. (Ogan, 1999)

Más allá de este concepto, el Poder Aéreo corresponde a la capacidad aeronáutica y aeroespacial que tiene una nación para su contribución a la seguridad y defensa nacional, mantener el liderazgo y alcanzar los Objetivos Nacionales e incluye toda la infraestructura aeronáutica y aeroespacial existente, de carácter público y privado, entre otras la aviación del Estado, el apoyo logístico sostenible, la red de radares militares, los centros de control de tránsito aéreo, las ayudas para navegación aérea, los aeropuertos y aeródromos, las aeronaves civiles y comerciales con matrícula colombiana, los talleres de mantenimiento aeronáutico, los centros de instrucción aeronáutica, las fábricas de aeronaves y partes, entre otros.

Según el Ministerio del Transporte, oficialmente Colombia cuenta actualmente con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje, de los cuales 74 son de propiedad de la Aerocivil, 14 de los Departamentos, 94 de los Municipales, 9 Militares, 185 Fumigación y 214 Privados, los cuales hacen parte del Poder Aéreo Nacional. (Mintransporte, 2019)

Potencia regional

En el contexto de las relaciones internacionales, el Consejo de Seguridad de la ONU define a las potencias regionales, como aquellos Estados que poseen poder e influencia en una región geográfica delimitada, ostentan influencia política y social sobre sus vecinos, definen modelos, poseen hegemonía regional, realizan altos gastos en defensa, sin embargo no existe un acuerdo intelectual entre académicos, escritores y analistas internacional para definir conceptualmente el término de una potencia regional. (Naciones Unidas, 2016)

Pese a que las publicaciones sobre potencias regionales no son abundantes, el término corresponde al Estado que es parte de una región geográfica bien delimitada, tiene la capacidad de enfrentar a cualquier coalición de estados en la región, tiene gran influencia en asuntos de relevancia regional y a diferencia de potencias medianas, ejerce un papel importante no solamente en el ámbito regional sino también en el ámbito global. (Neumann, 1992)

Para considerar a Colombia como potencia regional aeroportuaria en la Cuenca del Caribe, se debe considerar lo definido por Nolte (2006:18) a través de los GIGA Working Papers, sobre el proceso que se debe tener en cuenta un Estado para esta aspiración. Establece que una

(...) potencia regional es un Estado que forma parte de una región bien demarcada tanto geográfica como económicamente y según la autopercepción política, influye en la delimitación geopolítica y construcción político-ideológica de la región, lo que puede marginar ciertos países, tiene la pretensión de un liderazgo en la región, cuenta con recursos militares, económicos, demográficos, políticos e ideológicos para una proyección de poder en la región, está interconectado con la región económica, política y culturalmente, ejerce efectivamente gran influencia en asuntos regionales, ejerce esa influencia en parte mediante estructuras de gobernanza regional, define la agenda de seguridad regional, su liderazgo regional es reconocido o al menos respetado por otros países en la región y fuera de la región y hace parte en foros interregionales y globales, en los cuales opera en función de la defensa de sus propios intereses, por lo menos en forma incipiente y donde actúa como representante de intereses regionales". (Nolte, 2006)

Colindante con lo anterior, para complementar y puntualizar el concepto de una región en términos geopolíticos, Wohlforth (2007:18) través del European Consortium for Political Research, define a una potencia regional como

(...) un estado que pertenece a una región geográfica definida, que domina la región desde un punto de vista económico y militar, capaz de ejercer una influencia hegemónica en la región y una influencia considerable a escala mundial, deseoso de hacer uso de los recursos del poder y ser reconocido y hasta ser aceptado como un líder regional por sus vecinos. (Wohlforth W:158, 2007)

Para el profesor Nye, el poder es la habilidad para influenciar el comportamiento de otros y obtener los resultados que se desean. En las relaciones internacionales, se ejerce no solamente en forma coercitiva para ejercer presión a través de acciones militares o condicionamientos de tipo económico, también se puede ejercer a través del poder blando, llamado también Soft Power, que es la capacidad de un actor político para incidir en las acciones o intereses de otros actores, valiéndose de medios culturales, ideológicos, intercambios económicos, atención de desastres, etc., con el complemento de medios diplomáticos. (Nye, 2004)

Concepto de Aeropuertos

Corresponden a terminales en tierra en un terreno llano donde decolan y aterrizan aviones de pasajeros o de carga, con capacidad para prestar servicios a los pasajeros y a los mismos aviones.

En los aeropuertos confluyen autoridades, proveedores de servicios de tránsito aéreo, aerolíneas, gestores aeroportuarios, agentes de servicios en tierra, llamado también ground handling, servicios a pasajeros, entre otros, quienes interactúan entre sí, para lograr el decolaje y aterrizaje de aeronaves.

Igualmente, para las aerolíneas, se constituyen como Centros de Conexiones o Hub, que corresponden a los aeropuertos que están en un punto intermedio entre el origen y destino, comportándose como distribuidor o transferencia de tráfico para brindarle a los pasajeros mayores destinos.

En los aeropuertos, desde el punto de vista de las operaciones aeroportuarias, se distinguen dos sectores, el “lado aire” (del inglés *air-side*) que incluye pistas, calles de rodaje y plataformas y el “lado tierra” (del inglés *land-side*) que está conformado por el terminal de pasajeros, las zonas de comercio, servicios aduaneros e inmigración, estacionamientos de automóviles y demás. (OACI, 2013)

Tejada (2014), desde el punto de vista de la gestión estratégica de los aeropuertos, define que los servicios que prestan están enfocados hacia los macroprocesos de aeronaves, pasajeros, equipajes y carga, los cuales confluyen en el desarrollo de su objeto social.

En la actualidad, en nuestro país, los aeropuertos principales en términos de pasajeros, carga y operaciones, se encuentran privatizados, mientras que los secundarios están administrados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quien es la autoridad aeronáutica nacional.

Posición geoestratégica

Ortega Prado (2013), precisa que académicos, teóricos, y profesionales de la geopolítica no se han puesto de acuerdo en una definición común para la geoestrategia, pero hay algunos conceptos que articulan consideraciones estratégicas con factores geopolíticos. Mientras que la geopolítica es visiblemente neutral, revisando el impacto de la geografía en la política, la geoestrategia implica el planeamiento comprensivo, asignando los medios para alcanzar los Objetivos Nacionales.

Para lograr, los Objetivos Nacionales, se requiere de toda una organización nacional de políticas, estrategias, acciones y recursos debidamente articulados en función del fin por alcanzar. Particularmente en Colombia, están fijados en el Plan Nacional de Desarrollo, que es un instrumento de carácter formal y legal, a través del cual se trazan y permiten su posterior evaluación de su gestión, de conformidad a lo establecido en el artículo 339 del Título XII: "Del Régimen Económico y de la Hacienda Pública", Capítulo II: "De los planes de desarrollo" de la Constitución Política de 1991. (DNP, 2019)

Un mundo globalizado concibe permanentemente nuevos escenarios y retos que las naciones deben enfrentar y afrontar para desarrollar sus planes de desarrollo logrando fortalecer su posición geoestratégica, a través de elementos, entre otros tales de la conectividad y competitividad, para generar influencia y mantener hegemonía regional e internacional.

Colombia ocupa una posición geográfica privilegiada al estar ubicada al norte de Suramérica y contar con dos océanos con acceso a los principales mercados internacionales. Esta ubicación, le permitió al aeropuerto de Bogotá convertirse en un Hub preferencial para conexiones entre el centro y sur del continente hacia los mercados de Norteamérica y Europa, siendo posible, como resultado del crecimiento económico del país, que es el mayor en la región del Caribe, logrado gracias a la estabilidad política, planes de desarrollo, fortalecimiento y crecimiento de la infraestructura vial, puertos y aeropuertos.

Airports Council International ACI, define el Hub aeroportuario como un centro de conexiones que una aerolínea usa como punto de transferencia para cubrir sus destinos, cuando los pasajeros que viajan entre aeropuertos que no son servidos por vuelos directos, cambian de aeronave rumbo a su destino.

Para que un aeropuerto para se constituya como Hub, se deben tener en cuenta los aportes de Alfred Weber, sobre las técnicas, métodos y modelos para determinar su ubicación, que deben tener un criterio económico, siendo parte de la cadena logística de transporte al estar próximo a los principales centros de producción y ser eficiente para facilitar la movilización de personas y bienes a los destinos en donde se concentra la demanda. (Weber, 1909)

Conectividad

La CEPAL, define la conectividad como una “cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan” a través de una infraestructura conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio. (Rosas & Figueroa, 2006)

La característica principal de la red depende de la geografía, condiciones climáticas y estructura de un territorio, que determinan las facilidades o dificultades para el flujo volúmenes de bienes, servicios, información y personas, que tienen origen y destino dentro de ese territorio. En síntesis, la conectividad corresponde la capacidad de movilización dentro de un territorio de acuerdo a la demanda en términos de volumen e inmediatez, que permita la minimización de costos y tiempos de desplazamiento.

Para generar mayor grado de efectividad en la conectividad, surgieron los términos de transporte multimodal e intermodal. Según la Organización Mundial del Comercio OMC, que es el organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países, el transporte multimodal consiste en el traslado de mercancías utilizando más de un medio de transporte, mientras que el transporte intermodal combina los sistemas de transporte con la utilización de Unidades de Transporte Intermodal UTI, ya sean contenedores, semirremolques o cajas, según el medio de transporte. (OMC, 2019)

La aviación civil para el transporte de carga aérea, emplea UTI especializados para el transporte de bienes y mercancías, entre los centros de producción y consumo, que principalmente son de alto valor y, por otro lado, son precederos. Los aeropuertos, junto con la red de carreteras y las vías de acceso, son un pilar importante para conectividad aérea de los territorios, regiones y naciones.

En síntesis, la conectividad genera competitividad local, regional y global, al reducir los costos logísticos y los tiempos de transporte.

En la II Cumbre de Empresarios de la Américas que se llevó a cabo en Ciudad de Panamá entre el 8 y 10 de abril de 2015, con participación de Jefes de Estado y líderes empresariales, el Banco Interamericano de Desarrollo BID en presentó en su informe, que los costos logísticos en América Latina y el Caribe oscilan entre el 18% y 35% del valor final de los productos, comparado al 8%, en países pertenecientes a la OCDE. Para las empresas pequeñas, este porcentaje puede superar el 40%.

También anota el BID, que los gastos de transporte entre la región y sus principales socios comerciales con casi 9 veces superiores a los costos arancelarios, mientras que en Estados Unidos esta proporción es el doble. La razón básica, es el atraso en la infraestructura para el transporte de personas y mercancías.

En el caso particular de Colombia, el atraso y las falencias en la infraestructura es evidente, ubicándose en el puesto 83 del ranking mundial en competitividad, se cómo demostró anteriormente, generando limitaciones directas al crecimiento de la economía. Una adecuada infraestructura mejora la conectividad y acceso de regiones alejadas con los principales núcleos económicos y sociales del país, y al país, con los principales mercados de consumidores del mundo.

La infraestructura que impacta sobre la conectividad está enfocada en los puertos, carreteras, ríos navegables, tren y aeropuertos, para el transporte de personas y bienes.

Particularmente, la infraestructura aeroportuaria es uno de los ejes del crecimiento para el desarrollo económico regional y nacional que fomenta el intercambio y el comercio internacional. A través de los aeropuertos se movilizan principalmente productos perecederos, bienes delicados, mercancías de valor y envíos urgentes. Según la IATA, el 3% del comercio mundial se transporta por vía aérea.

Competitividad

El profesor Michael Porter, sostiene que el éxito internacional de una nación está basado en dos aspectos interrelacionados como los son, el comercio internacional y las inversiones extranjeras directas, pero la verdadera y principal meta económica, es generar un alto y creciente nivel de vida para sus ciudadanos. Además, sustenta que, para alcanzar el éxito competitivo, las empresas deben poseer una ventaja competitiva de productos de costos inferiores mediante procesos de producción más eficientes y en la oferta de prestación de servicios de calidad superior. (Porter, 1990)

La influencia de la competitividad del país es aplicable a sectores o industrias debidamente definidas, de ahí que la industria aeroportuaria busca desarrollarse para convertirse como un factor de progreso del país y facilitador del comercio internacional.

Adicionalmente, el Foro Económico Mundial define la competitividad como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad y promueve el desarrollo de un país. Una economía competitiva, es una economía productiva, la productividad

conduce al crecimiento, genera mayores niveles de ingresos y un alto nivel de bienestar. (Foro Económico Mundial, 2016)

También determina, que el aumento de la competitividad significa aumento de la prosperidad y una economía competitiva es aquella con mayor probabilidad de crecer de forma sustentable e inclusiva, significando una notable probabilidad que todos los miembros de la sociedad, se beneficien con las ventajas del crecimiento económico. Un país competitivo significa que puede enfrentar el futuro mejor.

La competitividad se mide en 12 áreas diferentes que se agrupan en tres elementos básicos que incluyen instituciones, infraestructura, así como entorno macroeconómico y salud y educación primaria, que son los pilares que abordan los países que se encuentran en ciclos de desarrollo.

A pesar del gran esfuerzo, a través de la construcción de obras de infraestructura de carreteras, aeropuertos, puertos y ferrocarriles, cuyas inversiones ascienden al 2% de PIB, Colombia obtuvo una calificación de 47,8 sobre 100 en el factor de infraestructura, calculado por el Foro Económico Mundial, es decir, de 140 países medidos, el país ocupa la casilla 83. Pese a este resultado, la competitividad que tiene el país frente a otras naciones, en especial, en la cuenca del Caribe, es buena. (González, 2018)

En la Ilustración 2, se aprecia que, en la conectividad de los aeropuertos y eficiencia de los servicios de transporte aéreo, ocupa en el ranking mundial el puesto 31 y 80 respectivamente, mientras que, en Latinoamérica, ocupa el 3 y 2 puesto, comparativamente.

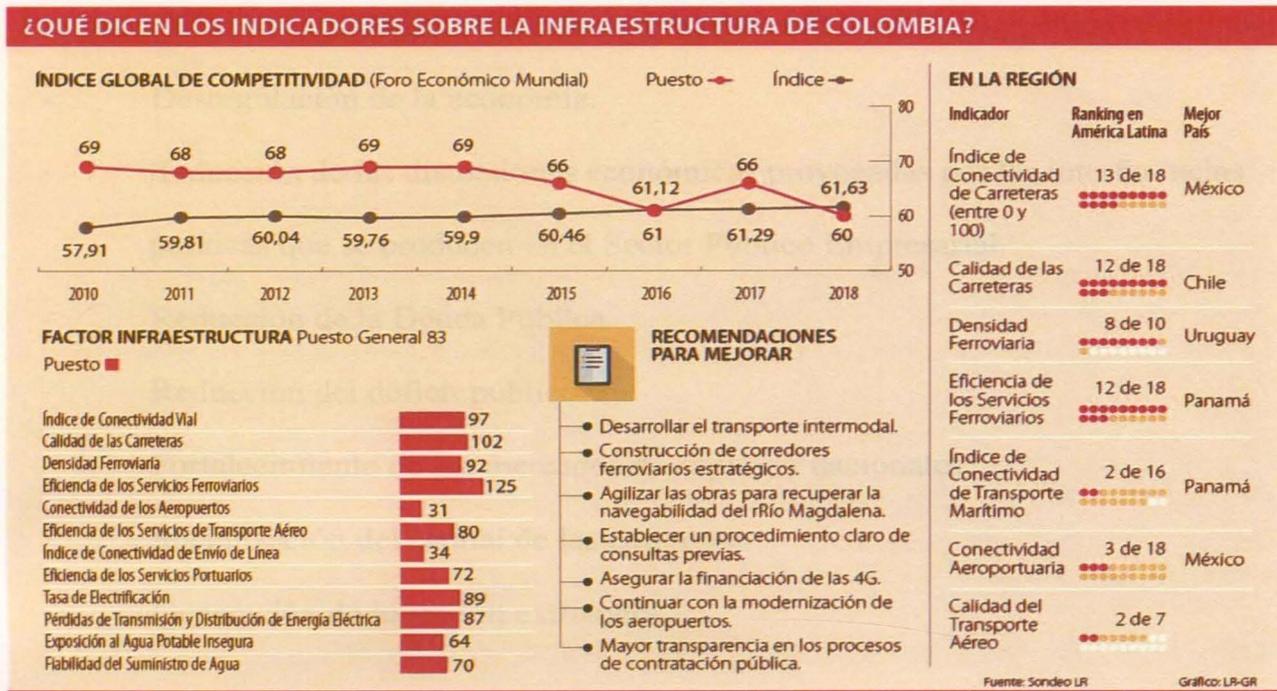


Ilustración 2 Índice Global de Competitividad

Nota. Tomado: La Republica, 2018

Privatización

En el Economy Weblog (Pampillón, 2009), considera la privatización como la transferencia total o parcial al sector privado de la propiedad de una empresa pública, fundamentada principalmente en el mejoramiento de la competitividad económica, la necesidad del Estado de obtener recursos para reducir adicionales y la prestación de un buen servicio a los consumidores.

La función principal del Estado no es prestar servicios, sino garantizar que se presten adecuadamente de conformidad a las necesidades del mercado, genera innovación tecnológica, creación de empleo, inversión de capitales, competitividad y mejoramiento de variables macroeconómicas, entre otras.

Los propósitos básicos de privatización se pueden resumir en los siguientes conceptos:

- Desregulación de la economía.
- Reducción de las distorsiones económicas provocadas por las interferencias políticas que se producen en el Sector Público Empresarial.
- Reducción de la Deuda Pública.
- Reducción del déficit público.
- Fortalecimiento de los mercados de capitales nacionales.
- Socialización del capital de las empresas.
- Generación de inversión extranjera.

Particularmente, la prestación de servicios asociados al transporte aéreo ha cambiado drásticamente en las últimas tres décadas. A finales de los años setenta, en la mayoría de las naciones, el Estado se ocupaba exclusivamente de la construcción y sostenimiento de las infraestructuras aeronáuticas y aeroportuarias, dejándole tan solo a los privados un papel secundario, mientras a partir de los noventa se generó una transición en los modelos, permitiendo el incremento considerable de la participación privada.

Desde el punto de vista de los gobiernos, se trazó el objetivo de buscar nuevas fuentes de financiamiento y lograr la eficiencia económica de todas las infraestructuras del transporte aéreo, permitiendo que particulares participaran en su construcción, sostenimiento y prestación de los servicios asociados, sin delegar su rol como generador de políticas sectoriales. (Estanche & De Rus, 2003)

Hoy en día, el modelo de gestión aeroportuaria de la mayoría de los aeropuertos del mundo está privatizado, conformándose una de las industrias más prósperas y pujantes del mundo con

recursos financieros suficientes que permitieron la transformación de los terminales aéreos en verdaderos centros de negocios y servicios.

Evolución, desarrollo y transformación del sistema de aeroportuario

Precedentes históricos

En los inicios de la aviación en Colombia, toda la infraestructura de aeropuertos estuvo a cargo de personas particulares y de cada una de las compañías aéreas que pretendía prestar sus servicios para conectar diferentes lugares del país, por lo que en cada ciudad de partida, destino y en puntos en ruta, hubo que adaptar terrenos como campos de aterrizaje y construir instalaciones mínimas para atender la naciente demanda de pasajeros y de servicios técnicos para el mantenimiento de los aviones.

Según, la historiadora Karin León Vargas, el primer intento de un vuelo en Colombia se realiza el 29 de mayo de 1911 en la ciudad de Bogotá, cuando se adecúa un campo en la sede del Polo Club, para que el francés Paul Miltgen y el colombiano José Cicerón Castillo, a bordo de un avión francés tipo Blériot, similar al empleado por Louis Blériot en 1909 para cruzar el Canal de la Mancha, efectuaran un vuelo de exhibición. Se trataba de un avión de 400 kilos de peso, con un motor de 59 caballos de fuerza, 8,50 metros de largo y 7 metros de envergadura. A pesar de todos los preparativos técnicos y de terreno, debido a la altura de Bogotá, 2.640 metros sobre el nivel del mar, después de varios intentos, el avión no pudo despegar y terminó estrellándose contra un cercado. De esta forma, inicio la historia aeroportuaria de Colombia. (León, 2011)

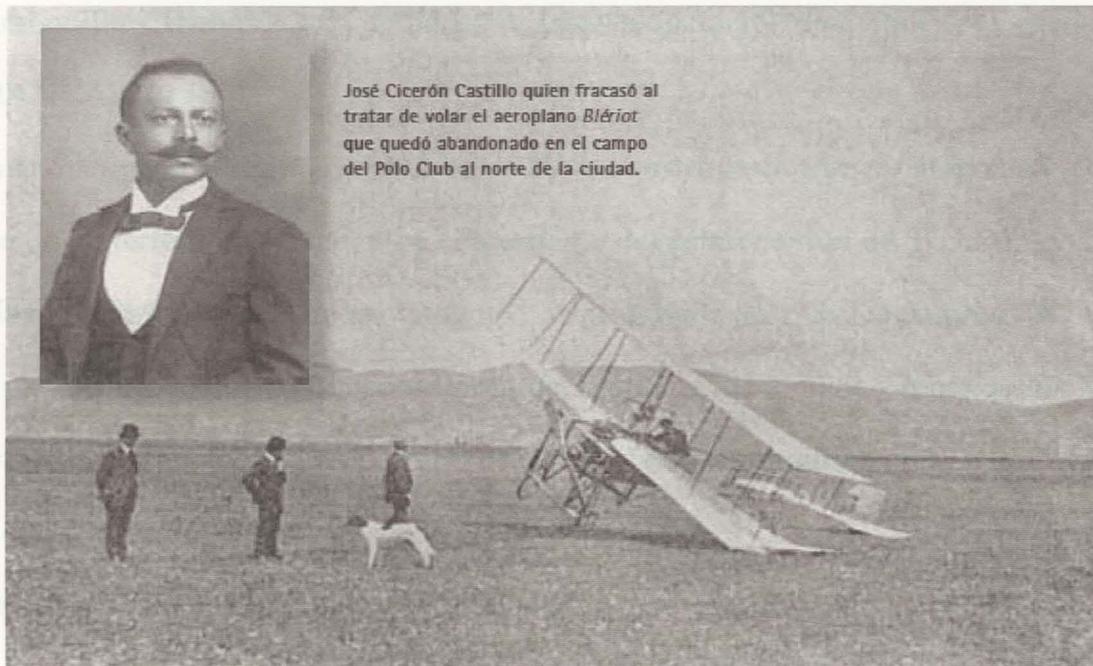


Ilustración 3 Primer intento de vuelo registrado en Colombia

Nota. Tomado: Revista Credencial, 2011

La revista colombiana Credencial, en su número 06 de diciembre de 2011, junto con la fotografía presentada en la Ilustración 2, reseña que finalmente en la ciudad de Barranquilla se realiza el primer vuelo, el 29 de diciembre de 1912 en un avión tipo *Farman*, pilotado por el canadiense John Smith, un joven de veintiún años. Sin embargo, el primer vuelo claramente documentado data del 26 de enero de 1913 sobre la ciudad de Medellín (Antioquia), que registra el primer despegue y aterrizaje, a cargo del mismo piloto. (Revista Credencial, 2011)

En términos comerciales, el 5 de diciembre de 1919 es fundada bajo el nombre SCADTA, la primera compañía aérea de Colombia siendo la más antigua de América y la segunda más antigua en el mundo. Posteriormente, se transforma en AVIANCA y le corresponde la construcción de la mayor parte de las bases fluviales para la operación de los hidroaviones, como

las de Barranquilla y Girardot y de aeródromos para la operación de aviones con ruedas, en el país. (AVIANCA, 2013)

Para la operación aérea en Bogotá, en 1920 se construye el primer campo aéreo con la adecuación de un terreno en Muzu, para el aterrizaje del primer avión de SCADTA, un *Junkers F-13* bautizado para la ocasión como "Bogotá". A principios de 1930, la empresa SCADTA construye para su uso exclusivo, el aeródromo de Techo, ubicado al occidente de la ciudad, que llega a convertirse, junto con el aeródromo de Soledad en Barranquilla, en los principales centros de operaciones del país.

Simultáneamente, en la población de Madrid (Cundinamarca), ubicada a 30 kilómetros de la ciudad, se construye la pista Escuela de Aviación, en donde en 1945 llega a operar la compañía TACA de Colombia. Posteriormente, al iniciar operaciones en Bogotá, la compañía LANSA construye el aeropuerto de Santa Cecilia, ubicado también al occidente, en los predios que hoy ocupa el barrio del mismo nombre. Para finales de la década de los años 40, Bogotá contaba con tres aeropuertos particulares. De igual manera, ciudades como Cali, Cartagena y Barranquilla por mencionar algunas, llegan a tener hasta dos aeropuertos simultáneamente. (Revista Credencial, 2011)

Con motivo de la Convención sobre Aviación Civil, realizada en Chicago el 7 de diciembre de 1.944, el Congreso Colombiano expide la Ley 12 de 1.947, a través de la cual se dispuso la creación de un organismo estatal del orden nacional encargado del control y explotación de los aeródromos colombianos, a fin de ejercer el control directo sobre la aviación civil y sobre la soberanía del espacio aéreo nacional. La Dirección de Aeronáutica Civil de Colombia de la época, pese a los varios intentos, por decisiones políticas y económicas estatales no logra gestionar la creación de dicho organismo, permitiendo que las aerolíneas continúen con la

construcción, mantenimiento, comunicaciones y prestación de los servicios de meteorología y tránsito aéreo para sus aviones.

Para 1954, mediante Decreto 3269 del 10 de noviembre, se da vida jurídica a la Empresa Colombiana de Aeródromos (en adelante ECA), como un establecimiento público descentralizado del orden nacional, con personería jurídica y autonomía administrativa propia, encargado de la prestación del servicio de aeródromos nacionales y demás servicios de la navegación aérea y transporte aéreo comercial, dentro del territorio nacional. (Imprenta Nacional de Colombia, 1954)

El objetivo principal de la naciente la ECA, fue la modernización de la infraestructura aeroportuaria para contribuir al fomento del desarrollo del económico y social del país y posicionar a los principales aeropuertos al nivel de los estándares internacionales.

Para ese entonces, la empresa Avianca, dueña del 85% de los aeródromos e instalaciones de radio ayudas de navegación y comunicaciones existentes en el país, llega a un acuerdo con la ECA para venderle la totalidad de estos activos. La transferencia de dicha infraestructura se protocoliza en 1956, quedando el Estado con el 95% mientras que el 5% restante queda en manos de algunos municipios. Los principales aeropuertos adquiridos, fueron los de Soledad en Barranquilla, Crespo en Cartagena, Techo en la capital y posteriormente Cali denominado Calipuerto operado por Avianca y de propiedad de la sociedad compuesta por Pan American, Grace Airways y Panagra. (Escobar, 2008)

Con esta operación, el Estado Colombiano nacionaliza la totalidad de la infraestructura aeroportuaria, aeronáutica y meteorológica, encomendándole a la naciente ECA, la difícil tarea de diseñar, construir y mantener la infraestructura aeroportuaria nacional, no solamente de las ciudades capitales sino de las zonas más distantes de los principales centros políticos y

económicos del país y es así como se concibe el “Plan de Construcción de Aeropuertos”, que incluye los aeropuertos de San Andrés, Leticia, Barrancabermeja, Bogotá, Araracuara, Quibdó, Tunja y Paipa, los cuales se convierten en obras importantes para la ingeniería del país.

(Aerocivil, 2017)

El 12 de abril de 1962, a través del Decreto 940, en desarrollo de los planes de desarrollo económico y social del Estado, para integrar los llamados Territorios Nacionales, conformados por las Comisarias de Amazonas, Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada y las Intendencias de Arauca, Casanare, Putumayo y San Andrés-Providencia-Santa Catalina, con el centro del país y que por su ubicación no contaban con una infraestructura terrestre y aérea, se crea la aerolínea estatal SATENA como una entidad descentralizada adscrita al Ministerio de Defensa Nacional y operada por la Fuerza Aérea Colombiana. Es dotada con aviones *Douglas C-54 Skymaster*, *Douglas C-47 Skytrain*, *Beaver L-20* y *PBY Catalina*. (Imprenta Nacional de Colombia, 1962)

Este hecho generó un importantísimo compromiso por parte de Empresa Colombiana de Aeródromos ECA, para la construcción de pistas, facilidades aeroportuarias e infraestructura de navegación aérea, que permitió la operación de líneas aéreas y de la aviación civil, para brindar un mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes de estas regiones del país.

En el año de 1968, a través del Decreto 3140 se reorganiza el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y es disuelta la ECA. Sus funciones y patrimonio aeroportuario pasaron a ser propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional FAN, ente con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, encargado de construcción, administración de la infraestructura aeronáutica y operación de los aeropuertos y de las ayudas a la navegación. (Imprenta Nacional de Colombia, 1968)

La política aeroportuaria continúa siendo diseñada y ejecutada a través del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, quien se encarga de la implementación y desarrollo de importantes obras de infraestructura para el fortalecimiento del sector, como fue la construcción, entre otros de los aeropuertos de Cali, Bucaramanga, Cúcuta, Barranquilla, Rionegro, Valledupar y Riohacha.

Privatización aeroportuaria

Pese a los esfuerzos realizados por el Gobierno Nacional por mantener en condiciones de competitividad y seguridad la infraestructura aeroportuaria, en los años 80 se evidenció un atraso de por lo menos de 20 años, respecto a los estándares internacionales establecidos por los acuerdos suscritos entre los Estados signatarios de la ICAO y las regulaciones de la industria del transporte aéreo desarrolladas por la IATA y Airports Council International (ACI). Adicionalmente no se contaban con los recursos públicos ni fuentes de financiamiento disponibles para invertir en aeropuertos ni con la experiencia necesaria para su operación.

En el gobierno de César Gaviria Trujillo, Colombia inicia el proceso de transformación económica a través del programa denominado *Apertura Económica*, como el primer paso para la integración del país a la economía global, orientar el aparato productivo hacia la competitividad extranjera, mejorar la calidad de los productos internos, reducir costos y promover la innovación en busca de un mayor beneficio para el consumidor. (Londoño, 1998)

La decisión de adoptar este modelo, se produce cuando el Estado lidera una política proteccionista y es el único prestador de los servicios públicos, generándose un mercado nacional saturado de productos locales costosos y de baja calidad, totalmente deteriorado por falta de competitividad.

Entonces, se generó la importación masiva de productos extranjeros al mercado nacional, que transformó la relación de producción-demanda que había regido al país por varias décadas. Igualmente, se abrió la opción para que el Estado delegara en particulares, la prestación de servicios públicos especializados, que por su complejidad y estándares deben contar con asesoría extranjera, no solo por la transferencia tecnológica sino por la inyección de divisas que contribuyen al progreso y desarrollo económico.

A mediados de la década de los años 90, el Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, se iniciaron los estudios de conveniencia técnica y económica, para que particulares inviertan en proyectos de infraestructura nacional, a través de la modernización, administración, explotación y operación de los principales aeropuertos del país, iniciándose este tipo hito en la privatización de un servicio público esencial.

En razón al atraso en la infraestructura aeroportuaria y ante la falta de competitividad del mayor aeropuerto del país frente a los aeropuertos de la región y ante su incapacidad de aportar al proceso de apertura económica por las limitaciones operativas, fue tomada la decisión de aumentar la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado, con la construcción de la segunda pista y la ampliación de los terminales de pasajeros y carga. Como consecuencia de lo anterior, a finales del año 1993 se inician los estudios técnicos para la Construcción de la Segunda Pista y sus obras complementarias, proyecto que es entregado a particulares a través de un contrato de concesión adjudicado en 1995.

Con esta adjudicación, se inició el proceso de la participación privada en la infraestructura aeroportuaria en Colombia, con la visión de contribuir a la competitividad del país frente a los retos que le depararía el futuro. En los años siguientes se privatizan los aeropuertos de las ciudades de Cartagena, Barranquilla y Cali.

Es importante anotar que la política de apertura económica es uno de los principios de la ideología del Neoliberalismo, que procura, entre otros, fomentar el libre comercio, la descentralización de poder y la reducción del tamaño del Estado a través de las privatizaciones para lograr un desarrollo económico que genere mayor competitividad y mejor calidad de vida para la población.

En el año de 1995, se suscribe entre Colombia y el Fondo Monetario Internacional, el denominado Acuerdo Stand-by, a través del cual se le recomendó al país, que, para mejorar las finanzas públicas, era necesario la reestructuración y disminución del tamaño del Estado, generar cambios en el manejo de activos físicos de la Nación y en los sistemas de control, para reducir la posibilidad de fraudes en el manejo de las finanzas públicas y en el acceso a los programas sociales de gobierno. (Coronel, 2010)

En concordancia con lo anterior y en el marco de los programas de renovación de la administración pública, el gobierno nacional determina que la vinculación del capital privado en el desarrollo de la infraestructura de transporte en todas sus modalidades, requiere de capacidades especializadas de estructuración y administración de contratos, así como de las condiciones para propiciar el desarrollo e institucionalización de las mismas, por lo tanto, determina que el Estado debe contar con una sola entidad, decidiéndose crear el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), pero a los ocho años, fue transformarlo en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

A través de los contratos de concesión aeroportuarios, se dio inicio a una nueva modalidad de contratación, mediante los cuales el Estado a través de la Autoridad Aeronáutica correspondiente, le entrega a un consorcio particular denominado Concesionario, la administración, explotación económica, mantenimiento y operación de un bien o derecho, que

hace parte de la infraestructura aeroportuaria, para que preste el servicio en su representación, por lapso determinado de tiempo. Los recursos que genera la concesión corresponden a ingresos por derechos de operación y uso de la infraestructura.

En resumen, como lo describe la Tabla 1, los procesos de privatización, cuando hay participación privada en modelos de administración, explotación económica, mantenimiento y operación de infraestructura aeroportuaria, se pueden realizar bajo tres modalidades, a saber: El traslado de todos los derechos en una entidad determinada, traslado parcial de la propiedad y adjudicación en concesión. (Contraloría General de la República, 2006)

Tabla 1. *Modalidades de los procesos de privatización en Colombia*

Tipo de privatización	Control estatal	Efectos
1. Traslado de todos los derechos en una entidad determinada	Solo interviene en la regulación económica	La responsabilidad de la oferta del bien o servicio se traslada al sector privado pero bajo la supervisión de las autoridades competentes
2. Traslado parcial de la propiedad	El grado de control lo determina la negociación con los privados	La responsabilidad de la oferta del bien o servicio se traslada al sector privado pero bajo la supervisión de las autoridades competentes
3. Adjudicación en concesión	Control de políticas generales, pues el Estado continua siendo dueño de los activos	El aporte del capital del sector privado es necesario para el desarrollo de la infraestructura y capacitación del recurso humano, bajo la supervisión gubernamental. Hay supervisión estatal.

Nota. Fuente: Evaluación de la política de privatización de entidades financieras públicas. Estudio de la estrategia de gestión de activos de la Nación. Contraloría Delegada para el Sector Gestión Pública e Instituciones Financieras, 2006.

Para cada modalidad, se define el tipo de privatización, las características del control estatal y el efecto en el proceso contractual.

La Primera Generación de Concesiones, correspondió a los iniciales proyectos de infraestructura aeronáutica que fueron adjudicados a través de contratos de concesiones por la autoridad aeronáutica desde el año 1994 hasta el 2001, quien se encargó de su estructuración, planeación y desarrollo. Fue adjudicada la construcción de la Segunda Pista del Aeropuerto de Bogotá y la administración, explotación económica, mantenimiento y operación de los aeropuertos de Cartagena, Barranquilla, Cali y Bogotá. (Contraloría General de la República, 2006)

Con base a la experiencia recogida, en la Segunda Generación de Concesiones se reestructuró el modelo jurídico y financiero, de tal forma que se ajustara a la realidad internacional y apoyaran el desarrollo de la infraestructura nacional.

En el año de 2004, se inició el proceso de planeación para la estructuración de la concesión correspondiente al aeropuerto de la ciudad de Bogotá, el más grande e importante del país, que demandó la atención del Estado para que estuviera acorde a las necesidades internacionales y a la demanda de pasajeros y operadores aéreos. Igualmente, se concesionaron los aeropuertos ubicados en las islas San Andrés y Providencia.

Concesionados los aeropuertos de las principales ciudades del país que representaban para la época el 60% del tráfico de pasajeros y carga nacional, se continuó con la política del fortalecimiento de la infraestructura aeronáutica, buscando generar condiciones de servicio y competitividad a los aeropuertos nacionales y regionales y mejorar la conectividad de las regiones con el centro del país. Fue así, como se tomó la decisión, a través de la ANI con base a la estructuración llamada, Tercera de Generación de Concesiones, de entregar los aeropuertos del centro y norte por paquetes o grupos, encabezados por uno internacional, para que fueran más

atractivo para los potenciales inversionistas y se lograr mantener un promedio entre el de mayor y con los de menor movimiento.

Por un lado, agrupó el Aeropuerto Internacional de Rionegro, junto con el Olaya Herrera y Carepa en Antioquia, el de Quibdó en Choco, Corozal y Montería en Córdoba y, por otro lado, el Aeropuerto Internacional de Bucaramanga con los de Barrancabermeja, Cúcuta, Valledupar, Riohacha y Santa Marta, para que los aeropuertos principales con sus ingresos, apalancaran financieramente el desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos secundarios.

Tabla 2.

Histórico de las Concesiones Aeroportuarias

CIUDAD	AEROPUERTO	CONCESIÓN		O.B.S
		Inicio	Termina	
2o. Pista Bogotá	El Dorado	1995	2015	
Cartagena	Rafael Nuñez	1996	2011	Prorrogado hasta el 2020
Barranquilla	Ernesto Cortissoz	1997	2012	Concesionado hasta el 2021
Cali	Alfonso Bonilla Aragón	2000	2020	
Bogotá	El Dorado	2006	2026	
San Andres (Isla)	Gustavo Rojas Pinilla	2007	2022	Terminacion anticipada 2013
Rionegro	José María Córdoba	2008	2033	
Medellín	Olaya Herrera	2008	2033	
Carepa (Ant.)	Antonio Roldan Betancourt	2008	2033	
Montería	Los Garzones	2008	2033	
Corozal (Sucre)	Las Brujas	2008	2033	
Quibdó	El Caraño	2008	2033	
Valledupar	Alfonso Lopez Pumarejo	2010	2034	
Santa Marta	Simón Bolívar	2010	2034	
Bucaramanga	Palonegro	2010	2034	
Riohacha	Almirante	2010	2034	
Cúcuta	Camilo Daza	2010	2034	
Barrancabermeja	Yariguíes	2010	2034	

Nota. Fuente: ANI. Elaboración propia.

El Gobierno Nacional, diseñó un nuevo modelo licitatorio denominado 4G (Cuarta Generación de Concesiones), con el cual se busca garantizar el cumplimiento en la ejecución de

los proyectos, de tal forma que solamente se le pagará al concesionario cuando las obras se encuentren listas, es decir que se incorpora el concepto de pago por disponibilidad, como forma de remuneración del contratista. Bajo este esquema se concesionarán en un solo paquete, los aeropuertos de Cali, Armenia, Neiva, Ibagué y Buenaventura. (ANI, 2017)

Las actuales concesiones están agrupadas por zonas geográficas de Cartagena, Barranquilla, Cali, Centro Norte, Nororiente y El Dorado, como se aprecia en la Ilustración 6 y los respectivos contratos tienen como objeto, la administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra, de los siguientes aeropuertos:

Cartagena: A través de la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA), es operado técnicamente por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea AENA de España.

Barranquilla: El Grupo Aeroportuario del Caribe SAS, opera el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla. El socio operador es Aeropuertos de Houston.

Cali: La Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón AEROCALI S.A., presta sus servicios a la ciudad de Cali desde el municipio de Palmira, Valle del Cauca, Colombia. Es operado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea AENA de España.

Centro Norte: Operado por Aeropuertos Centro Norte AIRPLAN, incluye el Olaya Herrera de Medellín, José María Córdova de Rionegro, Los Garzones de Montería, Antonio Roldán Betancur de Carepa, El Caraño de Quibdó y Las Brujas de Corozal. El socio aeroportuario es el Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR), quien es un operador aeroportuario internacional mexicano.

Nororiente: A cargo de Aeropuertos de Oriente S.A.S, con la asistencia técnica para la operación aeroportuaria a cargo de Korean Airport Corporation KAC. Tiene a su cargo la operación de los aeropuertos Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Camilo Daza de Cúcuta, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Mara y Almirante Padilla de Riohacha.

Bogotá: Operado por OPAIN S.A. Concesionario del Aeropuerto Internacional El Dorado. El socio internacional operacional es Flughafen Zürich Ag Unique Zurich Airport de Suiza.

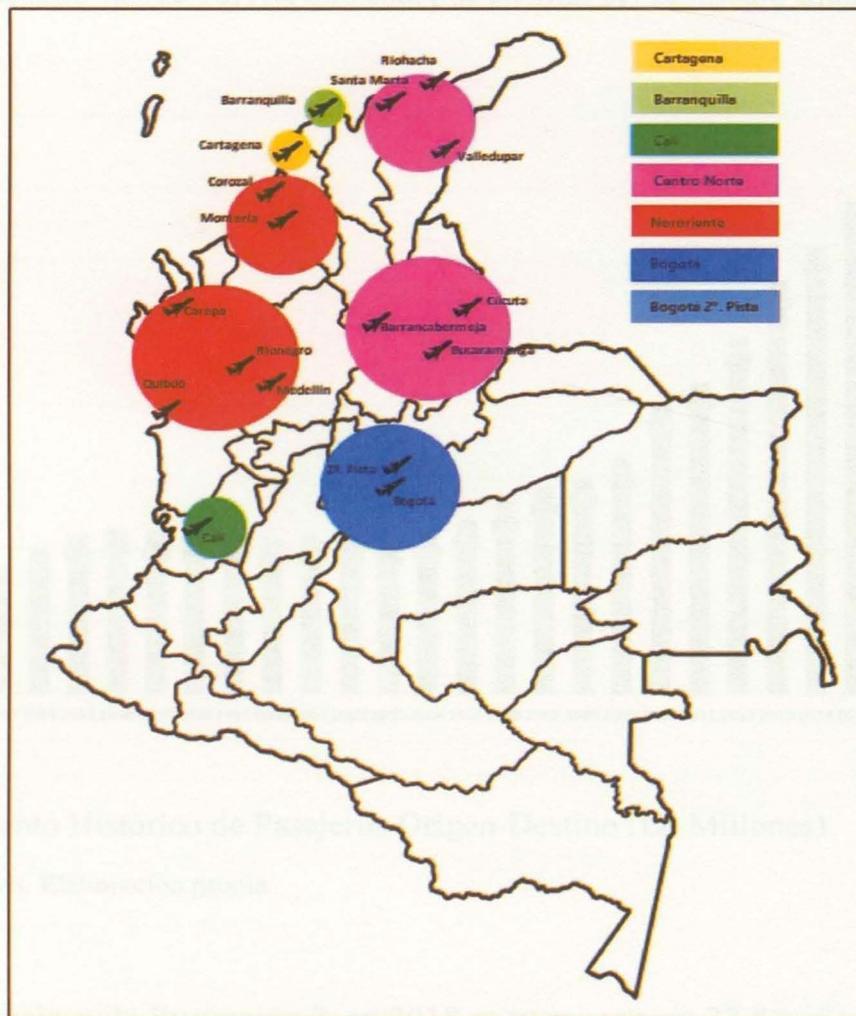


Ilustración 4 Distribución geográfica concesiones aeroportuarias

Nota. Fuente ANI. Elaboración propia

Resultados privatización aeropuertos

Gracias a este modelo, que permitió que los operadores aéreos incrementaran sus operaciones con la renovación de flotas, nuevas rutas y aumento de frecuencias, se generó un dinamismo en el transporte aéreo de pasajeros y carga en Colombia. En 2016 se triplica el número de pasajeros de transporte aéreo del año 2004, además, excede el doble de los pasajeros movilizados en 2009. En los últimos diez años la tasa promedio de crecimiento anual de los pasajeros origen-destino fue de 10,4%, que está por encima del promedio mundial.

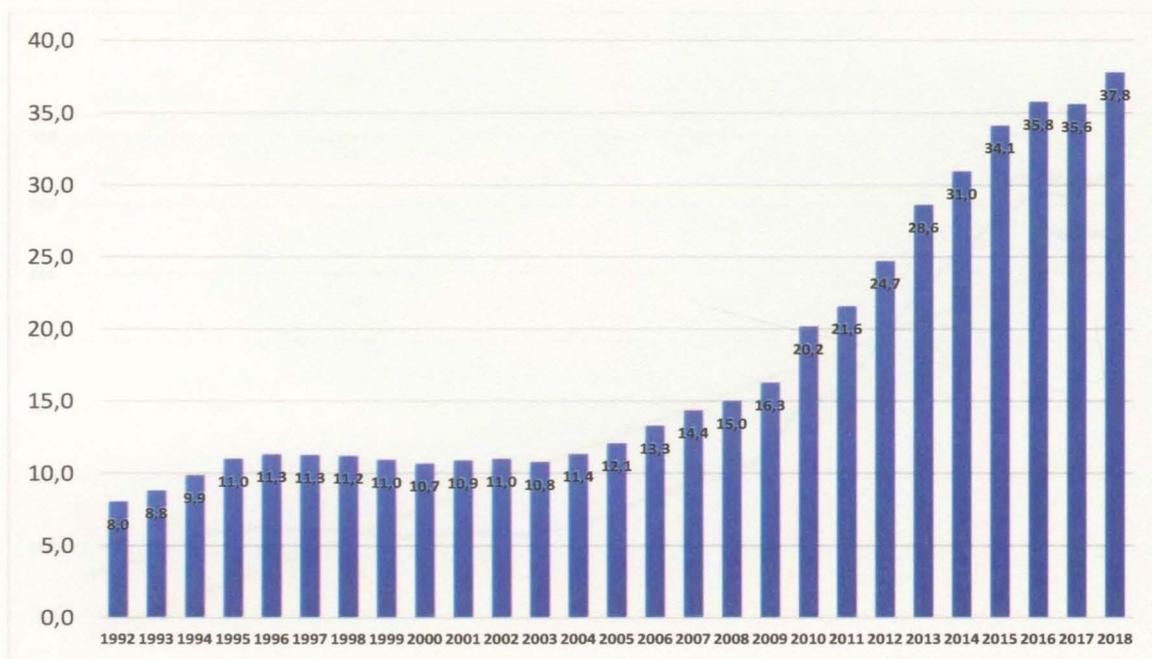


Figura 1. Movimiento Histórico de Pasajeros Origen-Destino (En Millones)

Nota. Fuente: Aerocivil. Elaboración propia

Como se aprecia en la Ilustración 7, en 2018 se transportaron 37,8 millones de pasajeros en rutas nacionales e internacionales y en aerolíneas regulares y no regulares, considerándose como

el volumen más alto en la historia aeroportuaria del país y en la Región Centroamericana y del Caribe, que marcando un hito en las proyecciones de tráfico aéreo local, regional y mundial. De acuerdo a los Reglamentos Aeronáutico de Colombia (RAC), las aerolíneas regulares son aquellas que operan con base a itinerarios, mientras que las no regulares, lo hacen a través de la demanda del servicio.

De continuar este crecimiento constante del tráfico aéreo, acompañado de las proyecciones de los principales indicadores económicos y demográficos, la tendencia indica en que el año 2030 se transportarán en el país 100 millones de pasajeros Origen-Destino, de acuerdo con los cálculos actuariales de la Aerocvil.

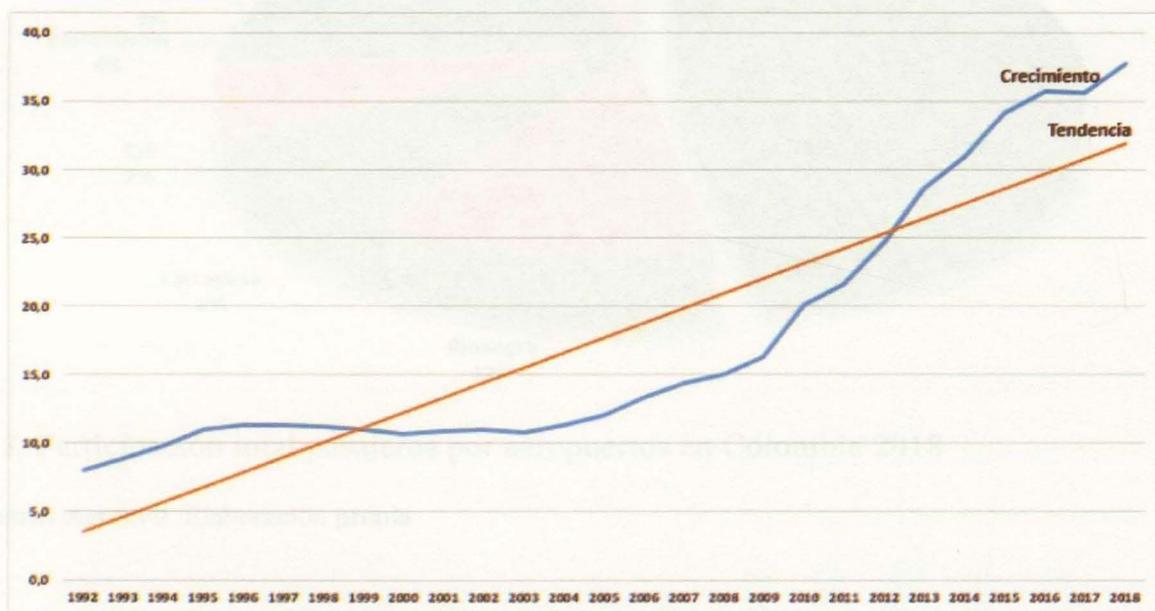


Figura 2. Crecimiento y tendencia de pasajeros en Colombia

Nota. Fuente: Aerocvil. Elaboración propia

En este orden de ideas, de los 37,8 millones de pasajeros movilizados en el año 2018, el 47% lo hicieron a través del Aeropuerto de Bogotá, seguido por Rionegro con el 12%, Cartagena

con el 8%, Cali con el 7% y Barranquilla con el 4%. Estos 5 aeropuertos movilizaron el 78% del tráfico aéreo del país. El 22% restante corresponde entre otros a los aeropuertos de Santa Marta, San Andrés (Isla), Pereira, Bucaramanga, Medellín, Cúcuta, Montería Armenia, Quibdó y otros regionales, etc.

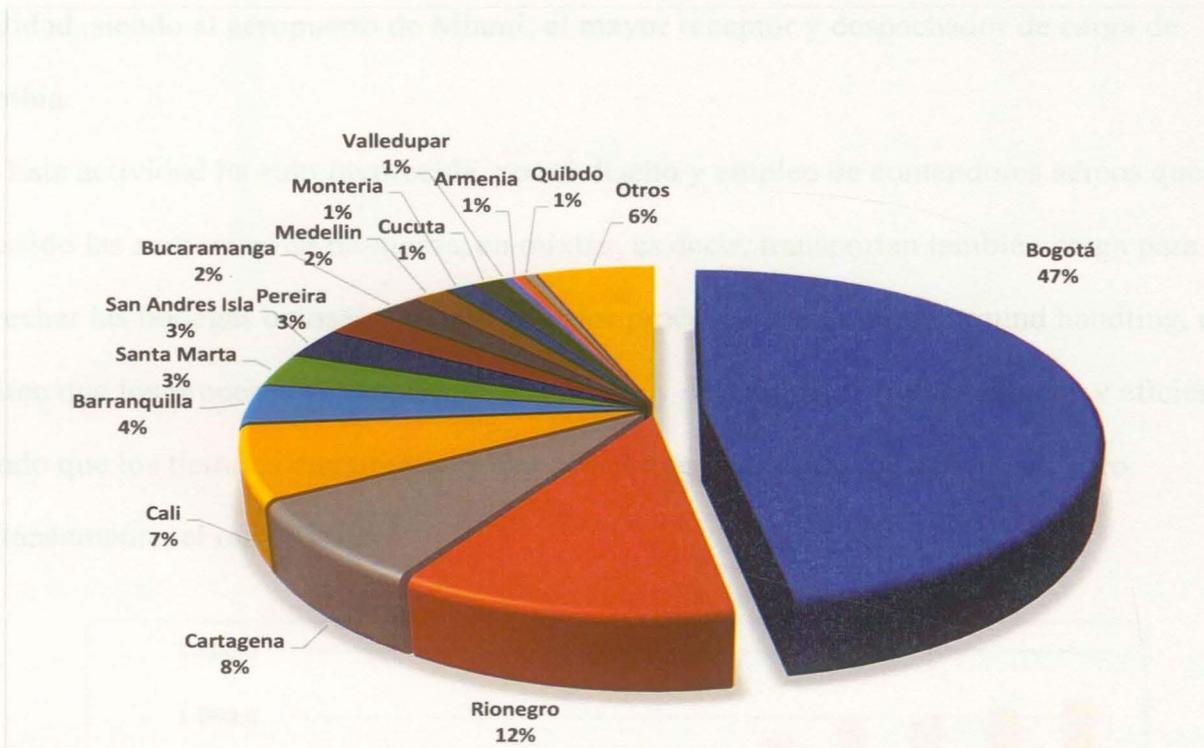


Figura 3. Participación total pasajeros por aeropuertos en Colombia 2018

Nota. Fuente: Aerocvil. Elaboración propia

La carga aérea es un factor que refleja el dinamismo del comercio internacional del país ante el mundo y tiene relación directa con el factor de conectividad que han generado los aeropuertos gracias a los planes inversión para incentivar este servicio. La ventaja más importante del transporte aéreo de carga es la rapidez, seguridad y agilidad. Es un medio que está creciendo en promedio, el 2% y se destaca por la especialización de los aeropuertos de

Bogotá y Rionegro, que cada vez ha permitido que los precios de los fletes aéreos sean cada vez más competitivos. Las características básicas son la rapidez para el transporte de mercancías de alto valor, precedera y urgente, agilidad porque se reducen los tiempos de espera y tramites, y finalmente seguro, porque las incidencias son mínimas. (Aerocivil, 2017)

El transporte aéreo de flores a los mercados internacionales es el más representativo de esta modalidad, siendo el aeropuerto de Miami, el mayor receptor y despachador de carga de Colombia.

Esta actividad ha sido favorecida, por el diseño y empleo de contenedores aéreos que han convertido las aeronaves de pasajeros, en mixtas, es decir, transportan también carga para aprovechar las bodegas ociosas e igualmente por procesos eficientes de ground handling, que permiten que los procesos de embarque, transporte y descargue, sean más rápidos y eficientes, logrando que los tiempos disminuyan y que sea el más transporte más eficiente, pero simultáneamente, el más costoso.

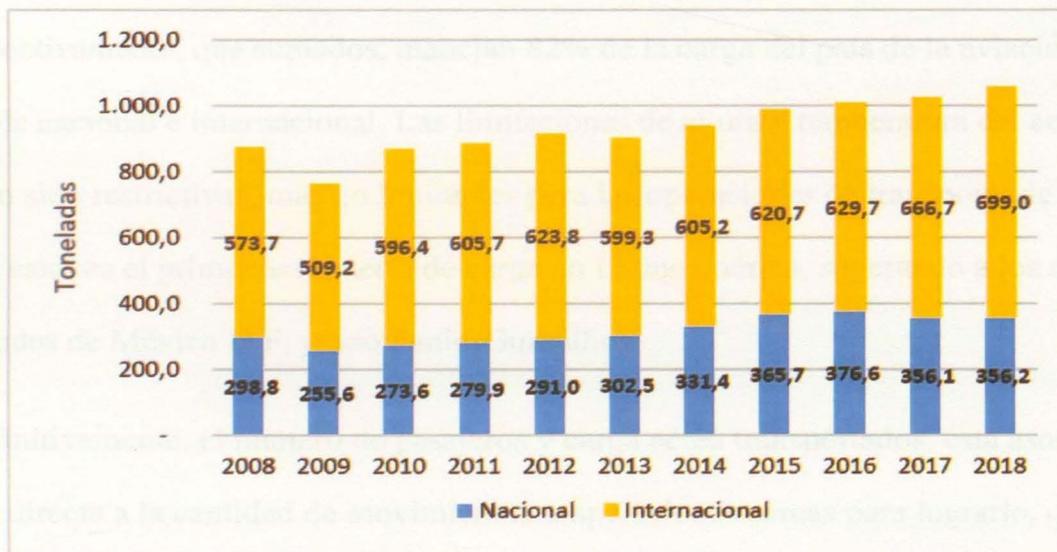


Figura 4. Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2018 (Miles de toneladas)

Nota. Fuente: Aerocivil. Elaboración propia

En 2018, en Colombia se transportaron 1'055.199 millones de toneladas de carga aérea, presentado un incremento del 3% con relación a 2017, que lo convierte, según el Banco Mundial en el segundo país en movimiento de carga aérea, antecedido por Brasil. (Banco Mundial, 2017)

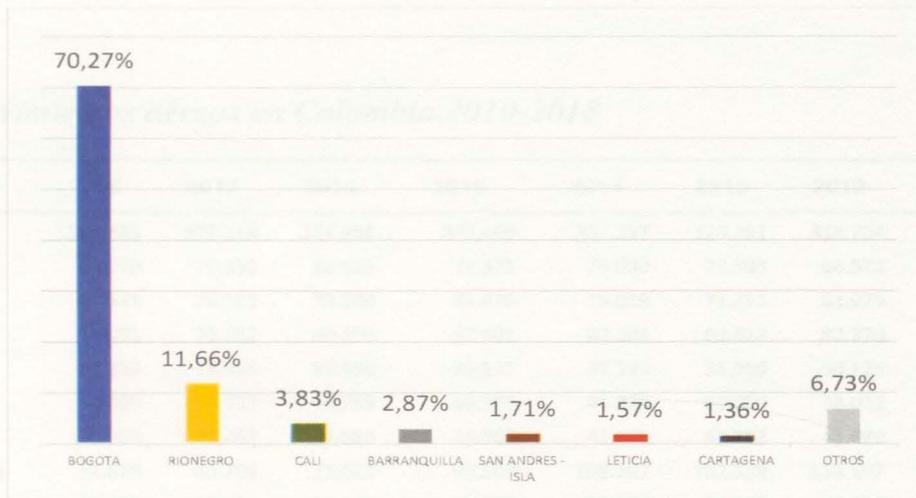


Figura 5. Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2018 (Miles de toneladas)

Nota. Fuente: Aerocvil. Elaboración propia

Igualmente, los aeropuertos de Bogotá y Rionegro participaron en 2018 con el 70,3% y 11,7% respectivamente, que sumados, manejan 82% de la carga del país de la aviación regular y no, de índole nacional e internacional. Las limitaciones de altura y temperatura del aeropuerto de Bogotá, han sido restrictivas, mas no limitantes para las operaciones de transporte de carga aérea, que, pese a esto, es el primer aeropuerto de carga en Latinoamérica, superando a los aeropuertos de las ciudades de México D.F. y Sao Paulo-Guarulhos.

Definitivamente, el número de pasajeros y carga aérea transportados, está asociado en proporción directa a la cantidad de movimientos u operaciones aéreas para lograrlo, que como se explicará más adelante, corresponden operaciones de aterrizaje y despegue de una aeronave en un aeropuerto. Tan solo el aeropuerto de Bogotá, en 2018 realizó el 25% de los movimientos aéreos

del país, equivalente a 333.433 operaciones, mientras que los aeropuertos de Rionegro, Cali, Medellín y Villavicencio, representaron cada uno el 6%. Los principales aeropuertos alcanzaron el 83% del total nacional de las operaciones aéreas.

Tabla 3.

Histórico de movimientos aéreos en Colombia 2010-2018

No.	AEROPUERTO	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
1	BOGOTA	333.433	322.118	331.956	343.409	337.137	324.791	316.704	309.745	299.346
2	RIONEGRO - ANT.	80.129	79.353	80.438	77.375	74.630	74.533	66.572	56.037	56.659
3	CALI	82.521	79.183	79.280	81.420	73.019	71.251	61.975	53.595	56.063
4	MEDELLIN	76.091	75.232	80.103	87.401	82.284	82.612	82.870	78.253	75.281
5	VILLAVICENCIO	64.252	79.935	57.556	35.177	37.199	36.990	30.126	30.048	26.629
6	MARIQUITA	54.405	34.737	40.738	46.738	41.826	31.050	28.072	41.053	38.734
7	CARTAGENA	54.036	47.468	44.580	44.700	41.070	42.802	41.489	33.593	34.725
8	CHIA-GUAYMARAL	51.876	43.736	71.622	99.507	109.792	132.328	118.197	105.515	99.016
9	BARRANQUILLA	49.462	47.516	51.196	52.897	51.476	44.608	36.143	31.257	31.977
10	BUCARAMANGA	34.814	34.371	36.185	41.959	42.418	40.210	37.341	38.824	37.342
11	PEREIRA	29.148	25.606	24.608	21.429	22.861	24.074	22.682	23.153	23.925
12	SANTA MARTA	21.104	17.438	15.555	16.722	17.081	16.220	17.221	17.562	17.325
13	CARTAGO	40.617	39.943	28.430	16.917	16.926	33.372	25.160	22.644	20.128
14	SAN ANDRES - ISLA	20.924	24.640	22.407	21.373	18.776	19.007	16.949	15.110	15.724
15	MONTERIA	24.921	20.227	19.463	19.205	18.116	17.145	16.350	18.842	16.880
16	QUIBDO	21.138	22.264	23.089	23.539	22.258	23.032	21.424	19.510	18.912
17	IBAGUE	21.759	24.769	34.403	53.716	48.354	47.124	43.399	38.482	41.359
18	CAREPA	21.451	23.350	23.816	27.874	21.630	19.136	17.432	18.722	10.092
19	CUCUTA	17.482	17.111	19.004	23.146	21.059	21.050	22.444	18.302	19.064
20	BARRANCABERMEJA	21.190	16.753	17.930	19.106	20.400	17.864	15.226	17.431	15.411

Nota: Fuente: Aerocvil. Elaboración propia

Los 20 principales aeropuertos del país, realizan el 83% de las operaciones de despegue y aterrizaje, liderado por el aeropuerto de Bogotá el 25% del total, seguido por los aeropuertos de Rionegro, Cali, Medellín (Olaya Herrera) y Villavicencio, con un 6% en promedio histórico. Finalmente, el crecimiento de los movimientos aéreos en lo que va en la década se aumentó con relación al 2010 en un 16%, con un 2% de incremento sostenido anual. El año con mayor cantidad de movimientos aéreos, fue el 2014 con 1'353.676.

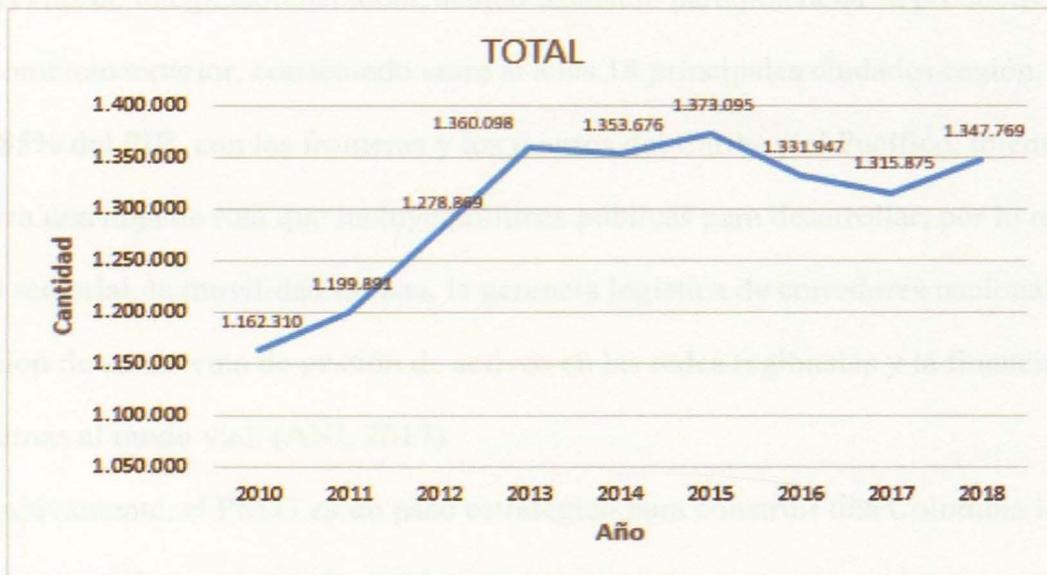


Figura 6. Histórico de movimientos aéreos en Colombia 2010-2018

Nota. Fuente: Aerocvil. Elaboración propia

Políticas públicas para el fortalecimiento y transformación del sistema aeroportuario

En tal aspecto, el gobierno colombiano en conjunción de todos los actores públicos, empresariales y sociales, estructuró el Plan Maestro de Transporte Intermodal PMTI, como un instrumento a largo plazo con una visión estratégica sobre las necesidades en infraestructura y transporte del país, que pretende asegurar el crecimiento económico y potencie su participación dentro de las dinámicas globales a la búsqueda de mayor competitividad y accesibilidad. Este Plan, está orientado a organizar en forma eficiente y estratégica el desarrollo del país, a través de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional, para hacer de Colombia un jugador sólido en el mundo, competitivo, organizado, próspero y conectado.

El PMTI contempla dos módulos, el I observa el plan de infraestructura, orientado a la red básica y las vías de integración nacional, siendo diseñado para potenciar la productividad real del país y su comercio exterior, conectando entre sí a las 18 principales ciudades-región, donde se origina el 85% del PIB, con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico, mientras que el II, estructura una hoja de ruta que incluye políticas públicas para desarrollar, por lo menos, la regulación sectorial, la movilidad urbana, la gerencia logística de corredores nacionales, la conformación de un sistema de gestión de activos en las redes regionales y la financiación de formas alternas al modo vial. (ANI, 2017)

Definitivamente, el PMTI es un paso estratégico para construir una Colombia ideal, esto es, un país competitivo, organizado y próspero.

El contexto de la aviación en la actualidad es diferente al de siete (7) años atrás. Ha sido impactado por aumento del tráfico aéreo, la demanda de nuevos aviones, el fortalecimiento de las aerolíneas Low Cost, el aumento de las infraestructuras aeroportuarias, el incremento de PIB en todas las regiones, el desarrollo humano, el comercio y los acuerdos de cielos abiertos, entre otros.

Una aerolínea Low Cost o de bajo, es aquella que ofrece una tarifa económica, eliminando muchos de los servicios que reciben los pasajeros de aerolíneas tradicionales y operando en aeropuertos secundarios.

La OACI, como agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas se constituye como el foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional, que diseña políticas y normas, realiza auditorías del cumplimiento, estudios y análisis, proporciona asistencia y crea capacidad aeronáutica con la cooperación de los Estados miembros y las partes interesadas. Los Estados emplean las Normas y Métodos Recomendados SARPs, por sus siglas

en Inglés, Standards and Recommended Practices, para garantizar que sus operaciones y regulaciones locales de aviación civil, se ajusten a las normas globales, lo que a su vez permite que más de 100.000 vuelos diarios en la red mundial de aviación, operen de manera segura y confiable en todas las regiones del mundo. (OACI, 2019)

La OACI estableció los siguientes objetivos estratégicos para el periodo 2017 al 2019, orientados al desarrollo de su misión, así:

- Seguridad operacional
- Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
- Seguridad de la aviación y facilitación
- Desarrollo económico del transporte aéreo
- Protección del medio ambiente

Es oportuno aclarar que los objetivos estratégicos de las autoridades aeronáuticas de los Estados miembros, guardan relación directa con los objetivos estratégicos de la OACI.

Plan Mundial de Navegación Aérea GANP

La labor de la OACI, está operativizada a través del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) por sus siglas en inglés Global Air Navegación Plan, concebido para orientar en forma complementaria y en todo el sector, el progreso del transporte aéreo durante 2016–2030.

Este documento es un marco de gran alcance, que incluye principios claves de definición de políticas de aviación civil para ayudar a las regiones, subregiones y los Estados de la OACI en la preparación de sus planes regionales y estatales de navegación aérea.

El GANP, es un documento integrador con efectos operativos que involucra a todos los actores de la industria que compromete los niveles de los reguladores de políticas, industrias, operadores, prestadores de servicios aeronáuticos, etc.

La OACI estableció:

Su objetivo permite aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema mundial de aviación civil y al mismo tiempo, optimizar o al menos, mantener la seguridad operacional. También incluye prácticas para lograr los objetivos estratégicos de la OACI, convenidos entre los Estados, fabricantes, explotadores y proveedores de servicios para que las estrategias de inversión sean seguras y generen el compromiso de los Estados. Permitirá a las regiones, subregiones y los Estados de la OACI, establecer sus prioridades de navegación aérea para los próximos 15 años. (OACI, 2016)

Adicionalmente, la OACI prevé los efectos de este plan sobre la infraestructura, la generación de la cadena de valor y principalmente sobre el desarrollo económico de las naciones a través del turismo, así como del comercio internacional.

Igualmente, la OACI, afirma:

El desarrollo de infraestructura, genera empleo inicial y las consiguientes operaciones aeroportuarias y de líneas aéreas crean nuevas redes de proveedores, ingresos de turismo y el acceso a mercados distantes para los productores locales. Estas economías florecientes de comercio y turismo continúan expandiéndose y fomentan un crecimiento regional más amplio y más sostenible. (OACI, 2018)

Si bien es cierto, la velocidad y la eficiencia del transporte aéreo facilitan significativamente el progreso económico, la movilidad social y la prosperidad, es preciso determinar que, en determinadas circunstancias, su crecimiento puede generar un incremento descontrolado del tránsito aéreo, aumentando los riesgos de seguridad operacional cuando supera los avances reglamentarios y de infraestructura necesarios para apoyarlo.

Plan de Navegación Aérea Para Colombia

El Plan de Mundial de Navegación Aérea para Colombia, es derivado del GANP, como signataria de los convenios de la OACI. La Aerocivil en 2017 dio a conocer la actualización, en el cual se plantearon las estrategias a través del Plan Estratégico Aeronáutico 2018 – 2030, para atender la creciente demanda por los servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios, con el fin de mejorar de manera continua la eficiencia, capacidad, flexibilidad y seguridad operacional en los espacios aéreos y aeropuertos del país. (Aerocivil, 2017)

Como se muestra en la Ilustración 10, para garantizar y proyectar la implementación del Plan de Navegación Aérea para Colombia, la Aerocivil, planteó el diseño de seis (6) Líneas de Acción para incorporarlas a una Política Pública que forme parte del Plan Nacional de Desarrollo, con el propósito de contar con recursos para financiar su desarrollo.

Las Líneas de Acción, son las siguientes:

1. Competencias institucionales
2. Conectividad y competitividad
3. Infraestructura y sostenibilidad ambiental
4. Desarrollo del talento humano en el sector
5. Seguridad operacional de la Aviación Civil
6. Industria aeronáutica y cadena de suministro

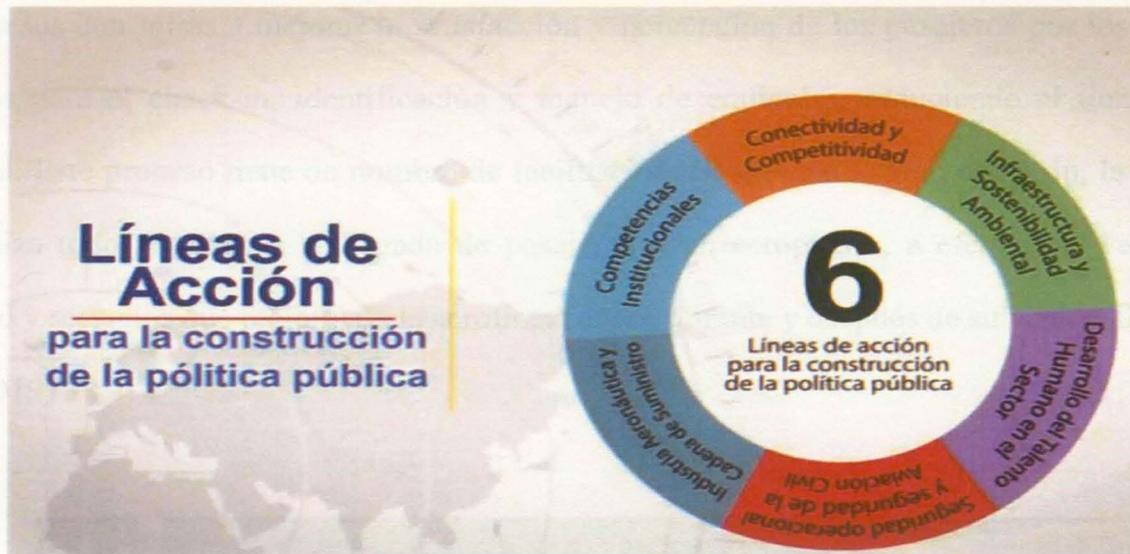


Ilustración 5. Líneas de Acción para la construcción de la política pública

Nota. Fuente: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil 2017

Con relación a la conectividad y competitividad de la Línea de Acción No.2, su propósito se orienta a que el movimiento de pasajeros, correo y carga se realice con el mínimo de conexiones, para que el viaje sea lo más corto posible en términos de tiempo al mejor precio posible, generando la mayor satisfacción al usuario. El mejoramiento de la conectividad, también busca la liberalización de los servicios de transporte aéreo de manera que se facilite el acceso a todos los mercados a través de la eliminación de barreras, mejoramiento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, uso óptimo de los servicios a la navegación aérea, aeronaves, sistemas aeroportuarios, facilitación y seguridad, inter-modalidad, actividad de las aerolíneas y la necesidad de conectividad en determinadas regiones, como obligación de la prestación de un servicio público.

Así mismo, para su desarrollo tendrá en cuenta lo establecido por Airports Council International ACI en el documento *The future of airports, new processes, innovations, technology and others* (ACI, 2018), a través del cual, establece que los operadores aeroportuarios deben ajustar

sus procesos con miras a mejorar la satisfacción y percepción de los pasajeros por los servicios ofertados para el check-in, identificación y manejo de equipajes, reduciendo el tiempo en el Terminal. Este proceso tiene de nombre de facilitación. Se entiende como check-in, la actividad que realiza todo pasajero a la llegada de pasajeros a un aeropuerto, a efectos de verificar su identidad y servicios que recibirá de la aerolínea, antes, durante y después de su vuelo. (Definición ABC, 2019)



Ilustración 6. Proceso de facilitación aeroportuaria

Nota. Obtenido de Airports Council International, ACI

La facilitación también incluye la flexibilización de las instalaciones para incrementar el autoservicio para el check-in a través de aplicaciones tecnológicas en quioscos, salas y puertas de embarque y salas en equipaje. A esto se le suma, el concepto de aeropuerto-ciudad con la oferta de servicios de hoteles, cajeros automáticos, centros comerciales, compras virtuales, cinemas, transporte urbano en todas modalidades, embellecimiento, centros de negocios, parqueaderos, estaciones de servicios, entre otros. La experiencia del pasajero es completa, inicia cuando

ingresa al terminal, realiza el check-in, se desplaza a la sala de espera, aborda, vuela, desembarca del avión y termina cuando recoge el equipaje y abandona del aeropuerto, en el caso de tratarse de un vuelo doméstico. Si corresponde a un vuelo internacional, se agregan los procesos de inmigración, emigración y aduana.

Adicionalmente, la Línea de Acción No. 3 Infraestructura y sostenibilidad ambiental, coincide con el Objetivo Estratégico de la Aerocivil “Mejorar la eficiencia e incrementar la capacidad de los servicios a la navegación aérea y de los servicios aeroportuarios” (Aerocivil, 2019) y se encuentran articulados con el PMTI. El crecimiento esperado de la demanda de servicios a la aviación civil impone retos, para determinar en términos de infraestructura el tamaño de la misma y la sostenibilidad ambiental.

Para una demanda esperada de 100 millones de pasajeros y la movilización de dos millones de toneladas de carga, en el 2030, se debe planificar desde ahora, el tamaño de la infraestructura y los servicios que prestaran, para que la oferta responda a la demanda de servicios. En conclusión, la demanda fija el tamaño de la infraestructura.

Certificación Aeroportuaria

La competitividad aeroportuaria en un mercado globalizado, está orientada a obtener una ventaja a través de procesos operacionales y prestación de servicios de calidad superior, que permita generar el interés de operadores aéreos y contribuyan al desarrollo económicos y social de las regiones.

De conformidad a las normas de la OACI, los Estados signatarios de los convenios, deben establecer y reglamentar la certificación para aeropuertos. La Aerocivil, como autoridad competente, ha entregado hasta la fecha la Certificación de Aeródromo Internacional a los

aeropuertos de Cali, Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga y Cúcuta. Los demás aeropuertos internacionales, Bogotá, Armenia, Cúcuta, Leticia, Rionegro, Montería, Pereira, San Andrés, Santa Marta y Riohacha, tienen plazo hasta el 2022, para obtenerla.

Básicamente, esta Certificación es una Política de Seguridad Operacional, que establece un sistema de gestión para la seguridad, de obligatorio cumplimiento para los aeropuertos que realizan operaciones internacionales. Se trata de un indicador para establecer que los aeropuertos disponen de pistas, instalaciones, equipos, procedimientos, reglamentos y personal que cumplen con las normas, métodos y estándares recomendados, para garantizar que las operaciones aéreas se efectúen con seguridad y eficiencia. Para los aeropuertos domésticos, esta norma es discrecional.

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como el Convenio de Chicago, establece que “Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes.” (OPACI, 1944)

La certificación internacional de la OACI, es un proceso mediante el cual, un Estado debe demostrar,

(...) que los aeropuertos en su territorio cumplen de forma continua con los requisitos de seguridad operacional establecidos en los reglamentos operacionales establecidos en los reglamentos, brindando condiciones uniformes a las aeronaves de todos los Estados, como lo establece el Artículo 15 del Convenio de Chicago. (OACI, 2010)

Es importante mencionar, que para 1944 el Convenio de Chicago fue redactado bajo la bandera de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional OPACI, quien en 1947 pasó a denominarse Organización Internacional de Aviación Civil OACI, una vez fue refrendada por los Estados miembros.

Aeropuertos Internacionales en Colombia

Colombia, en la actualidad tiene habilitados para la operación internacional, 14 aeropuertos ubicados en las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Armenia, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta, Leticia, Rionegro, Montería, Pereira, San Andrés, Santa Marta y Riohacha, constituyéndose el país con la mayor conectividad y número de aeropuertos internacionales en la región de Centroamérica y el Caribe.

El concepto de habilitación está orientado a la capacidad de servicios para recibir y despachar vuelos hacia un aeropuerto ubicado en otro país, entre los que se destacan emigración, inmigración, aduana, check-in, identificación de equipajes, servicios de tráfico aéreo y ground handling, que corresponde a todos los servicios que requiere una aeronave desde que aterriza hasta su posterior partida.

En la actualidad, los aeropuertos que reciben y despachan vuelos regulares internacionales son Bogotá, Barranquilla, Armenia, Cali, Cartagena, Rionegro, San Andrés y Santa Marta, frente a los 14 que están habilitados.

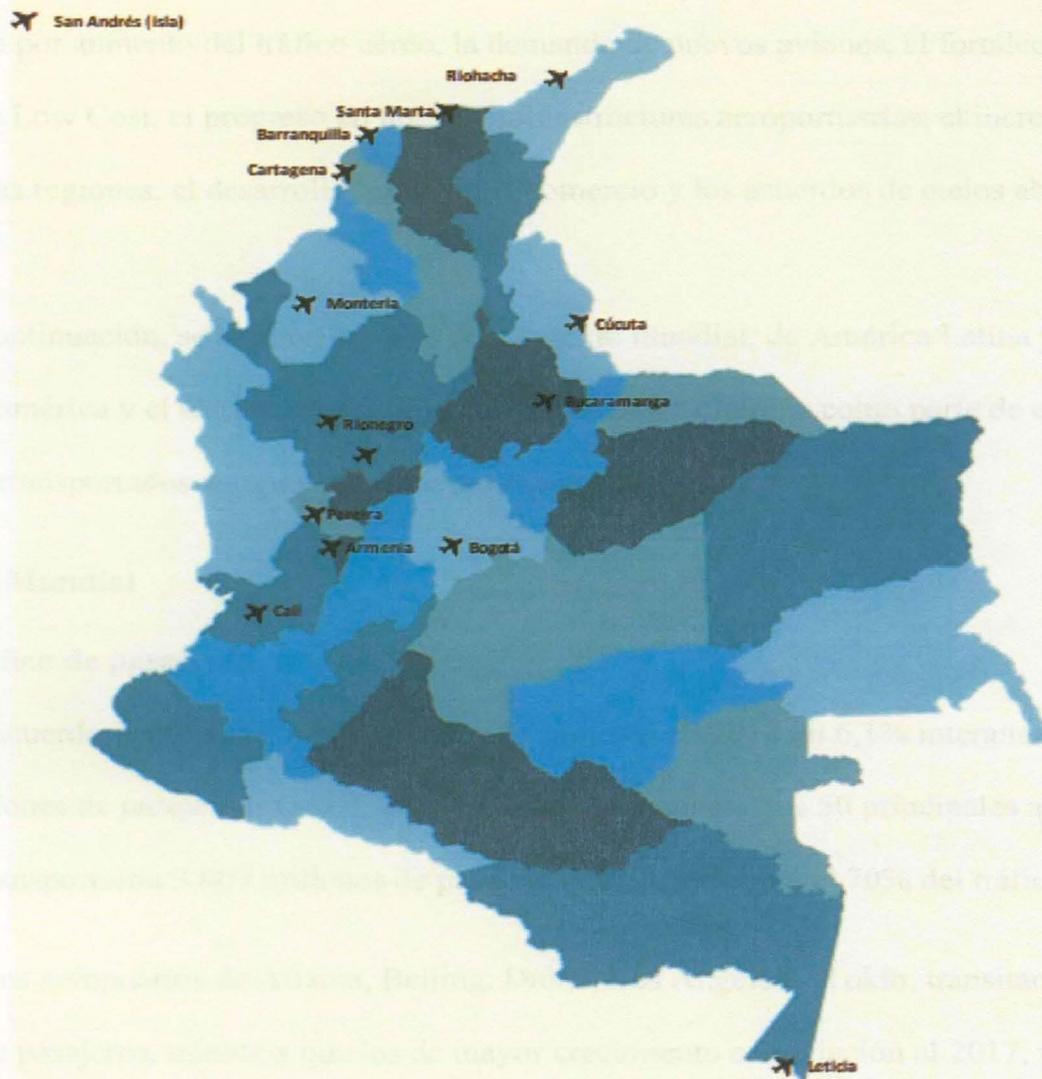


Ilustración 7 Ubicación geográfica aeropuertos internacionales en Colombia

Nota. Fuente: Aerocivil. Elaboración propia

Posición comparativa y proyección del sistema aeroportuario colombiano en la región

La OACI, revela que anualmente la aviación civil internacional moviliza 3.500 millones de pasajeros, 50 millones de toneladas de carga y se cuenta con 1,400 aerolíneas comerciales en el mundo. (OACI, 2018)

El contexto de la aviación en la actualidad es diferente al de siete (7) años atrás. Ha sido impactado por aumento del tráfico aéreo, la demanda de nuevos aviones, el fortalecimiento de las aerolíneas Low Cost, el progreso en nuevas infraestructuras aeroportuarias, el incremento de PIB en todas las regiones, el desarrollo humano, el comercio y los acuerdos de cielos abiertos, entre otros.

A continuación, se hará un análisis del contexto mundial, de América Latina y de la región de Centroamérica y el Caribe, esta última que enmarca a Colombia como parte de esa región, por pasajeros transportados, carga y movimientos aéreos.

Contexto Mundial

Tráfico de pasajeros

De acuerdo con la OACI, el tráfico aéreo aumentó en 2018 un 6,1% interanual, alcanzando 4.300 millones de pasajeros (OACI, 2018). Consecuentemente, los 50 principales aeropuertos del mundo, transportaron 3.009 millones de pasajeros que representan el 70% del tráfico mundial.

Por los aeropuertos de Atlanta, Beijing, Dubái, Los Ángeles y Tokio, transitaron el mayor número de pasajeros, mientras que los de mayor crecimiento con relación al 2017, fueron los de Moscú con el 14,5%, São Paulo-Guarulhos con el 13,41%, Nueva Delhi con el 10,2%, Seúl con el 10% y Madrid con el 8,4%. Es de aclarar, que el crecimiento del tráfico en el Aeropuerto de Moscú, que está por fuera de estándares internacionales, fue circunstancial por la celebración del Campeonato Mundial de Fútbol de la FIFA. (ACI, 2018)

Para tener una referencia, en 2018 el Aeropuerto de Atlanta movilizó tres veces más pasajeros que el Aeropuerto de Bogotá, es decir 107'394.029 contra 32'716.468, lo cual representa la dinámica de la industria aeroportuaria, en diferentes países.

Tabla 4.

Tráfico de pasajeros principales aeropuertos del mundo 2018 (En millones)

No.	Ciudad	País	Pasajeros	%
1	Atlanta	USA	107.394.029	3,30%
2	Chaoyang-Shunyi, Beijing	China	100.983.290	5,40%
3	Garhoud, Dubái	E.A.U.	89.149.387	1,00%
4	Los Ángeles	USA	87.534.384	3,50%
5	Tokio	Japón	87.131.973	2,00%
6	Chicago	USA	83.339.186	4,40%
7	Londres, Heathrow	Inglaterra	80.126.320	2,70%
8	Hong Kong	China	74.517.402	2,60%
9	Shanghái, Pudong	China	74.006.331	5,70%
10	Paris, Charles de Gaulle	Francia	72.229.723	4,00%
11	Ámsterdam	Holanda	71.053.157	3,70%
12	Nueva Delhi	India	69.900.938	10,20%
13	Guangzhou, Guangdong	China	69.769.497	6,00%
14	Frankfurt, Hesse	Alemania	69.510.269	7,80%
15	Dallas-Fort Worth	USA	69.112.607	3,00%
16	Seul, Incheon	Corea	68.350.784	10,00%
17	Estambul, Atatürk	Turquía	68.192.683	6,40%
18	Tangerang, Banten	Indonesia	66.908.159	6,20%
19	Changi	Singapur	65.628.000	5,50%
20	Denver	USA	64.494.613	5,10%

Nota. Fuente: Airport Council International. Elaboración propia

Entre los principales 50 aeropuertos, 15 están ubicados en Estados Unidos, 9 en China, 2 en India, 2 en Alemania y 2 en España, que presentan el mayor tráfico doméstico e internacional. Para los aeropuertos latinoamericanos, el de México D.F. – Venustiano Carranza, ocupa el puesto 33, mientras que el de Sao Paulo-Guarulhos, ocupa la posición 50. Aunque el aeropuerto de Bogotá, supera el promedio de crecimiento del tráfico mundial, no hace parte del ranking mundial.

Carga Aérea

La Revista de Logística, define el transporte aéreo como un modo “de transporte es que no necesita una pista en la superficie durante todo su trayecto, solo al inicio y al final. No tiene barreras físicas y su ventaja más importante radica en la rapidez”. (Revista Logistica, 2018)

La carga aérea, ha experimentado un crecimiento notable en los últimos años, no solo por el mayor número de aeronaves disponibles, sino por la cantidad de mercancías que se transportan desde los centros de producción ubicados en cualquier lugar del mundo hasta los principales centros de consumidores de bienes y servicios situados igualmente en cualquier lugar del mundo. Igualmente, los productores de materias primas y commodities, los requieren para el transporte a los centros globales de producción. (Cabrera, 2016)

La principal ventaja es su inmediatez, respecto al transporte marítimo y terrestre, que justifica su mayor costo y se constituye como el medio más rápido para el desarrollo de operaciones de logística y comercio exterior. Resulta idóneo para el transporte de mercancías de alto valor, productos precederos, muestras comerciales, piezas y componentes especializados, valores, documentos, elementos urgentes, etc.

Desde 2010 en forma consecutiva, el aeropuerto de mayor tráfico de carga aérea ha sido el de Hong Kong en la China, seguido por el de Memphis en Estados Unidos. Le siguen los aeropuertos de Shanghái, Seúl y Anchorage.

Tabla 5.

Movimiento de carga aérea principales aeropuertos del mundo 2013-2017 (En toneladas)

No.	Aeropuerto	Pais	2017	2016	2015	2014	2013
1	Hong Kong	China	5.049.898	4.615.241	4.460.065	4.415.983	4.166.303
2	Memphis	USA	4.336.752	4.322.071	4.290.638	4.258.531	4.137.801
3	Shanghai	China	3.824.280	3.440.280	3.275.231	3.181.654	2.928.527
4	Seul	Corea	2.921.691	2.714.341	2.595.678	2.557.681	2.464.384
5	Anchorage	USA	2.713.230	2.542.526	2.630.701	2.492.754	2.421.145
6	Dubai	EAU	2.654.494	2.592.454	2.506.092	2.367.574	2.435.567
7	Louisville	USA	2.602.695	2.437.010	2.350.656	2.293.231	2.216.079
8	Tokio	Japon	2.336.427	2.165.427	2.122.314	2.133.542	2.019.844
9	Taipei	Taiwan	2.269.585	2.097.228	2.021.865	2.088.727	1.571.814
10	Paris	Francia	2.195.229	2.135.172	2.090.795	2.086.487	2.069.200
11	Frankfurt	Alemania	2.194.056	2.113.594	2.076.734	2.131.976	2.094.453
12	Singapur	Singapur	2.164.700	2.006.300	1.887.000	1.880.100	1.885.978
13	Los Angeles	USA	2.158.324	1.993.308	1.938.624	1.816.269	1.780.998
14	Miami	USA	2.071.722	2.014.205	2.005.175	1.998.779	1.885.978
15	Beijing	China	2.029.584	1.943.159	1.889.829	1.848.251	1.843.681
16	Doha	Catar	2.020.942	1.758.074	1.454.952	958.253	883.264
17	Londres	Inglaterra	1.794.276	1.640.400	1.591.637	1.588.655	1.515.056
18	Guangzhou	China	1.780.423	1.652.215	1.537.759	1.454.044	1.309.746
19	Amsterdam	Holanda	1.778.382	1.694.729	1.655.354	1.670.676	1.565.961
20	Chicago	USA	1.721.807	1.528.136	1.592.826	1.377.664	1.228.791

Nota. Fuente: Airport Council International. Elaboración propia

En la Ilustración 15, se visualiza que 6 de los principales aeropuertos de gestión de carga aérea, están en los Estados Unidos, mientras que 4 están en China, hecho que coincide, que son las dos economías más grandes del mundo. La primera es la mayor consumidora de bienes y servicios, mientras que la segunda, la mayor consumidora de primas y productora de bienes terminados.

Movimientos aéreos

De acuerdo con lo definido por la OACI, corresponde a las operaciones de aterrizaje y despegue de una aeronave en un aeropuerto. Para fines de tráfico en un aeropuerto, una llegada y una salida, se consideran como dos movimientos.

Desde el año 2010, en forma continua, el Aeropuerto de Atlanta tiene el mayor número de movimientos aéreos en el mundo, coincidiendo, que también es el terminal que registra el mayor

tráfico de pasajeros. De los 20 aeropuertos con mayor movimiento, 9 están en los Estados Unidos y 3 en China.

Tabla 6.

Movimientos Aéreos principales aeropuertos 2013-2017

No.	AEROPUERTO	PAIS	2017	2016	2015	2014	2013
1	Atlanta	USA	879.560	898.356	882.497	868.359	911.074
2	Chicago	USA	867.049	867.635	875.136	881.933	883.287
3	Los Angeles	USA	700.362	697.138	655.564	708.674	696.443
4	Dallas / Fort Worth	USA	654.344	672.748	681.261	679.820	678.059
5	Beijing	China	597.259	606.086	590.169	581.953	567.759
6	Denver	USA	574.966	565.503	541.213	565.525	582.653
7	Charlotte	USA	553.817	545.742	543.944	545.178	557.948
8	Las Vegas	USA	542.994	541.428	530.330	522.399	520.992
9	Amsterdam	Holanda	514.625	496.256	465.521	452.687	440.057
10	Shanghai	China	496.774	496.256	449.171		
11	Paris (CDG)	Francia	482.676	479.199	475.810	471.382	478.306
12	Londres (LHR)	Inglaterra	475.915	474.983	474.103	472.817	471.938
13	Frankfurt	Alemania	475.537	462.885	468.153	469.026	472.692
14	Toronto	Canadá	465.555	456.536	443.958	432.825	431.323
15	Guangzhou	China	465.295				
16	Estambul	Turquía	460.785	466.396	464.774	439.532	406.317
17	San Francisco	USA	460.343	450.388	429.815	431.633	421.400
18	Tokio (HND)	Japón	453.126	445.822	438.542	425.604	403.242
19	Houston	USA	450.383	470.780	502.844	499.802	496.908
20	México D.F.	México	449.664	448.181			396.567
21	Nueva York (JFK)	USA		452.415	438.897	422.415	406.143
22	Phoenix	USA			440.411	430.461	459.434

Nota. Fuente ACI. Elaboración propia

Contexto de Latinoamericano

Está determinado por los países ubicados en Centroamérica, Suramérica y México, de habla hispana y portuguesa. Según el ACI, el tráfico aéreo de la región registró un incremento del 6,7% con relación al año anterior, un resultado levemente por encima del promedio mundial

y transportando por los 25 principales aeropuertos, cerca de 408 millones de pasajeros representando cerca del 9% del tráfico mundial. (ACI, 2018)

Según la OACI, las regiones de mayor crecimiento del tráfico de pasajeros son Asia y Latinoamérica, por constituirse como mercados emergentes y adicionalmente, se encuentran con cifras de crecimiento superiores presentados en Norteamérica y Europa.

Se aprecia, los aeropuertos de mayor tráfico en 2018 son México D.F., de São Paulo-Guarulhos y Bogotá y han presentado un crecimiento constante en términos reales, proyectándose como protagonistas del mercado a nivel mundial.

Tabla 7.

Trafico pasajeros Latinoamérica 2014-2018

No.	Ciudad	País	2018	2017	2016	2015	2014
1	México DF	México	47.700.547	44.732.418	41.710.254	38.984.587	39.573.000
2	São Paulo Guarulhos	Brasil	42.831.981	37.744.000	36.596.326	38.985.000	39.538.000
3	Bogotá	Colombia	32.716.468	30.989.632	32.341.841	31.956.511	27.430.266
4	Cancún	México	25.202.016	23.601.509	21.415.795	19.596.485	17.455.353
5	Lima	Perú	23.723.193	22.046.042	19.326.781	17.112.536	16.170.035
6	Santiago	Chile	23.324.306	21.426.871	19.192.488	17.230.185	16.068.098
7	São Paulo Congonhas	Brasil	21.546.480	21.859.453	19.326.781	19.279.644	18.134.768
8	Brasilia	Brasil	17.622.873	16.912.680	17.947.153	19.821.796	18.146.405
9	Panamá	Panamá	16.242.679	15.616.065	14.741.937	13.434.673	12.782.167
10	Rio de Janeiro Galeão	Brasil	15.005.304	16.243.253	16.103.011	16.942.229	17.317.000
11	Guadalajara	México	14.351.600	12.808.000	11.395.800	-	-
12	Buenos Aires Aeroparque	Argentina	13.363.000	13.797.710	11.662.525	10.825.986	10.255.541
13	Buenos Aires Pistarini	Argentina	11.204.000	10.327.203	9.831.127	9.127.908	-
14	Monterrey	México	10.733.186	9.771.630	-	-	-
15	Belo Horizonte	Brasil	10.591.138	10.164.077	9.638.798	11.304.284	10.842.000
16	Campinas	Brasil	9.223.074	9.325.252	-	-	-
17	Rio de Janeiro Santos Dumont	Brasil	9.108.564	-	-	-	9.994.977
18	San Juan	Puerto Rico	8.373.679	-	-	-	-
19	Porto Alegre	Brasil	8.301.172	-	-	-	-
20	Recife	Brasil	8.158.369	-	-	-	-
21	Medellín	Colombia	8.036.411	-	-	-	-
22	Salvador	Brasil	8.001.175	-	-	-	-
23	Punta Cana	Rep. Dominic	7.886.586	-	-	-	-
24	Tijuana	México	7.835.100	-	-	-	-

Nota. Fuente: ACI. Elaboración propia

Como se observa, los aeropuertos Bogotá y Rionegro al constituirse los de mayor tráfico en el país, son actores importantes en la región latinoamericana, recibiendo a los más importantes operadores aéreos de la región por la proyección del incremento del mercado actual y potencial, que están experimentando, así como las facilidades aeroportuarias ofrecidas para pasajeros y carga aérea.

En el último año, los aeropuertos latinoamericanos que experimentaron un mayor crecimiento, son los de São Paulo-Guarulhos con el 13% y Fortaleza en Brasil, así como los de Guadalajara con el 12,1%, Tijuana con el 10,3% y Monterrey con el 9,8% en México, que están por encima de la tendencia mundial.

Respecto a la carga aérea en la región latinoamericana y del caribe, el aeropuerto de Bogotá continúa siendo el de mayor movimiento pese a las limitaciones operativas de altura y temperatura de la pista, seguido por Ciudad de México, São Paulo-Guarulhos, Lima y Santiago. Según analistas, El Dorado cuenta con la mayor capacidad de carga aérea de la región, no solo por las inversiones realizadas, sino por lo especializado a través de la infraestructura del terminal de carga, procesos de ground handling y eficiencia de los trámites aduaneros de importación y exportación, producto de las políticas que se desarrollaron a través proyectos de infraestructura para la competitividad y conectividad del país. (Becerra, 2019)

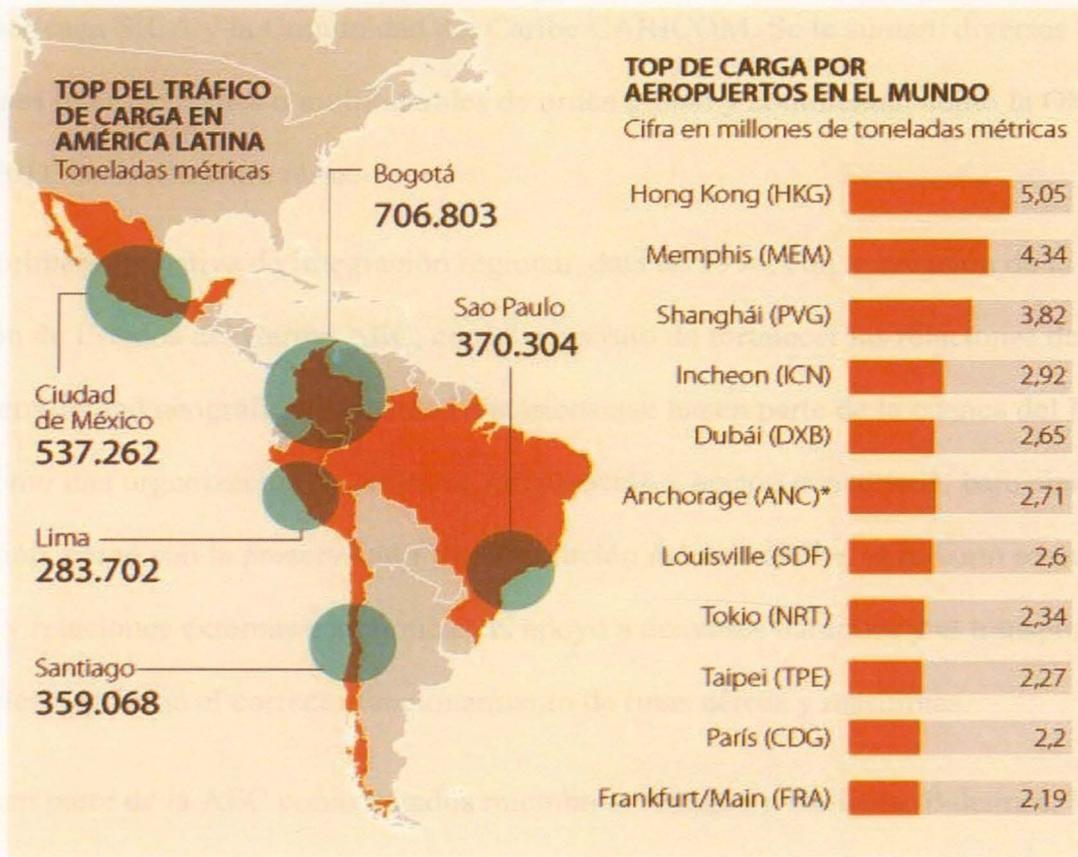


Ilustración 8 Tráfico aéreo de carga en Latinoamérica 2017

Nota. Fuente: Periódico La República 28 de abril 2018

Contexto de Centroamérica y el Caribe

Es necesario partir del concepto de Sistema Internacional, como aquella noción utilizada en el marco de la teoría de las relaciones internacionales, la geopolítica y el derecho internacional, para establecer las relaciones entre los Estados y los organismos internacionales, así coadyuvar a la idea de la jerarquización entre los diferentes actores, basada en las capacidades políticas, diplomáticas, militares, y económicas, de cada quien.

En la Región, los actores son los Estados que la conforman, al igual que los organismos internacionales como la Asociación de Estados del Caribe AEC, el Sistema de Integración

Centroamericana SICA y la Comunidad del Caribe CARICOM. Se le suman, diversas instituciones internacionales o multilaterales de orden global y continental, como la ONU, la OEA, el BID, la OACI, entre otras.

La primera iniciativa de integración regional, data de 1994, con la creación de la Asociación de Estados del Caribe AEC, con el propósito de fortalecer las relaciones de los países sobre la proximidad geográfica y vínculos históricos que hacen parte de la cuenca del Mar Caribe, como una organización de consulta, cooperación y acción concertada, bajo cinco áreas de colaboración, como son la preservación y conservación del mar caribe, el turismo sostenible, el comercio y relaciones externas económicas, el apoyo a desastres naturales y el transporte. Este último, orientado hacia el correcto funcionamiento de rutas aéreas y marítimas.

Hacen parte de la AEC como Estados miembros, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela. (AEC, 2019)

Centroamérica

Particularmente, los Estados de esta área geográfica, Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana, se agruparon para conformar el Sistema de Integración Centroamericana SICA. Como observadores regionales, se unieron México, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Perú y Uruguay.

Los propósitos principales, están orientados hacia la consolidación democrática en la región y fortalecimientos de sus instituciones, respeto a los Derechos Humanos, concretar un nuevo modelo de seguridad regional, el fortalecimiento del poder civil, superación de la pobreza

extrema, promoción del desarrollo sostenible, protección y preservación del medio ambiente, erradicación de la violencia, la corrupción, el terrorismo, el narcotráfico y el tráfico de armas, lograr un sistema regional de bienestar y justicia económica y social, fortalecer la región como bloque económico. (SICA, 2019)

El SICA mantiene vínculos de diálogo y cooperación con la ONU, OEA, MERCOSUR, CARICOM, AEC, al igual que con organismos como la OACI y ACI.

En el aspecto aeroportuario, indudablemente en la región de Centroamérica, los seis principales aeropuertos colombianos por el tráfico de pasajeros, ejercen una posición predominante de liderazgo, superando ampliamente a los aeropuertos de Ciudad de Panamá, San José de Costa Rica, San Salvador y Ciudad de Guatemala. Los principales Centros de Conexiones o Hub, son los aeropuertos de Ciudad de Panamá y San Salvador, los cuales son nutridos por pasajeros provenientes de aeropuertos colombianos, cuyos destinos son aeropuertos ubicados en su mayoría en Norteamérica. Mientras la aerolínea COPA traslada a Tocumen pasajeros de los aeropuertos de Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena y Barranquilla, mientras que Avianca los hace al aeropuerto de Comalapa de San Salvador, principalmente desde Bogotá.

Ente esta orden de ideas, Bogotá es un Hub por excelencia, a través del cual, pasajeros provenientes de Centro y Suramérica, hacen tránsito hacia Europa y viceversa.

Para aclarar el concepto de Hub y como ejemplo, en razón a que no hay vuelo directo desde Bogotá hacia Chicago, la primera parada podría ser unos de los aeropuertos de Miami, Atlanta, Houston, New York, Panamá o San Salvador, como centro de conexiones, para abordar un vuelo hacia Chicago. Así mismo, un pasajero con origen en Ciudad de Guatemala y destino Barcelona, puede hacer su conexión a través del Aeropuerto de Bogotá.

Es oportuno señalar, la existencia de los Hub o Centros de Conexiones, es atribuible a las Libertades del Aire, que fueron determinadas por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago en 1944, que permiten el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados. Particularmente, la Quinta libertad que otorga el “Derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga destinados al territorio de cualquier Estado contratante”. (OACI, 2006)

Tabla 8.

Trafico pasajeros Centroamérica 2018

No.	Ciudad	Aeropuerto	País	Pasajeros 2018
1	Bogota	El Dorado	Colombia	32.716.468
2	Ciudad de Panama	Tocumen	Panamá	16.242.679
3	Rionegro	Jose Maria Cordova	Colombia	8.036.411
4	San Jose	Juan Santamaría	Costa Rica	7.269.009
5	Cartagena	Rafael Nuñez	Colombia	5.405.362
6	Cali	Alfonso Bonilla Aragon	Colombia	4.870.311
7	San Salvador	Comalapa	El Salvador	3.360.247
8	Ciudad de Guatemala	La Aurora	Guatemala	2.903.577
9	Barranquilla	Ernesto Cortissoz	Colombia	2.582.290
10	San Andrés	Gustavo Rojas Pinilla	Colombia	2.188.527
11	Managua	Augusto C. Sandino	Nicaragua	1.725.890
12	Liberia	Daniel Oduber	Costa Rica	1.330.834
13	Ciudad de Belice	Philip SW Goldson	Belice	977.167
14	San Pedro Sula	Ramón Villeda Morales	Honduras	976.910
15	Tegucigalpa	Toncontín	Honduras	785.724
16	Roatán	Juan Manuel Gálvez	Honduras	418.411
17	David	Enrique Malek	Panamá	364.157
18	Ciudad de Panama	Albrook	Panamá	258.934
19	La Ceiba	Golosón	Honduras	186.660
20	Ciudad de Panama	Panamá Pacífico	Panamá	148.527
21	Flores / Tikal	Mundo Maya	Guatemala	127.715
22	Rio hato	Scarlett Martínez	Panamá	71.745

Nota. Fuente ACI y Aerocivil. Elaboración propia

El Caribe

Las características geopolíticas principales de la región del Caribe son:

- Conformado por Islas Estados e Islas que son que son dependencias o protectorados de otras naciones, como Inglaterra, Francia, Holanda y Estados Unidos.
- Variedad idiomática: inglés, francés, español y holandés.
- La mayoría de la población es afrodescendiente
- La fuente más importante de sus ingresos es el turismo

Desde el punto de vista del Sistema Internacional, la mayoría de los Estados de la región hacen parte Comunidad del Caribe CARICOM, creada en 1973, con sede en Georgetown (Guyana), funciona como un Mercado Común del Caribe y está conformado por Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Las Isla Vírgenes Británicas, Monserrat, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Islas Turcas y Caicos, Santa Lucia, Trinidad y Tobago, así como Surinam. Como rasgo característico particular, tienen alta dependencia británica. Los demás Estados de la región conforman la SICA o AEC.

Son países observadores Aruba, Colombia, Curazao, México, Puerto Rico, República Dominicana, San Martin y Venezuela.

El propósito principal de la CARICOM es la cooperación económica, coordinación de la política exterior y la colaboración en agricultura, industria, tecnología y telecomunicaciones.

Por su ubicación geografía de la cuenca del Caribe y características demográficas, el desarrollo aeronáutico y aeroportuario de cada una de las naciones, ha permitido el progreso de la aviación regional, logrando la conectividad que las características que el mercado demanda.

En la Tabla 9 se observa el posicionamiento de los seis principales aeropuertos colombianos en la cuenca del Caribe, que es resultado de las políticas públicas para acrecentar la conectividad y competitividad en materia aeroportuaria, como resultado de los proyectos de infraestructura, de conformidad a los retos fijados a través de los Objetivos Nacionales.

Tabla 9.

Tráfico aéreo de pasajeros en el Caribe 2018 (En millones)

No.	Cuidad	Aeropuerto	País	Pasajeros 2018
1	Bogotá	El Dorado	Colombia	32.716.486
2	San Juan	Luis Muñoz Marín	Puerto Rico	8.373.679
3	Rionegro	Jose Maria Cordova	Colombia	8.036.411
4	Punta Cana	Punta Cana	República Dominicana	7.886.586
5	La Habana	José Martí	Cuba	5.942.413
6	Cartagena	Rafael Nuñez	Colombia	5.405.363
7	Cali	Alfonso Bonilla	Colombia	4.870.311
8	Bahía de Montego	Sangster	Jamaica	4.455.940
9	Santo Domingo	Las Américas	República Dominicana	3.834.505
10	Nassau	Lynden Pindling	Las Bahamas	3.473.471
11	Puerto de España	Piarco	Trinidad y Tobago	3.000.237
12	Aruba	Reina Beatriz	Los Países Bajos - Aruba	2.706.837
13	Barranquilla	Ernesto Cortissoz	Colombia	2.582.290
14	Pointe-à-Pitre	Pointe-à-Pitre	Francia - Guadalupe	2.455.646
15	Bridgetown	Grantley Adams	Barbados	2.259.507
16	San Andrés	Gustavo Rojas Pinilla	Colombia	2.188.527
17	Fort de France	Martinica Aimé	Francia - Martinica	1.939.165
18	Curazao	Hato	Los Países Bajos - Curacao	1.908.400
19	San Martín	Princesa Juliana	Los Países Bajos - Sint	1.866.922
20	Kingston	Norman Manley	Jamaica	1.657.860
21	Puerto Príncipe	Toussaint	Haití	1.560.542
22	Santo Tomás	Cyril E. King	Islas Vírgenes - Estados	1.459.120
23	Santiago	Cibao	República Dominicana	1.456.573
24	Varadero	Juan Gualberto	Cuba	1.326.000
25	Gran Caimán	Owen Roberts	Islas Caimán	1.077.259

Nota. Fuente ACI y Aerocivil. Elaboración propia

Proyección del Sistema Aeroportuario

De acuerdo con proyecciones de la Organización de las Naciones Unidas, tomando como año base 1990, la población Mundial crecerá al 2030 un 62%, lo cual significa un incremento en la demanda de bienes y servicios, entre ellos el transporte. En el mismo lapso, el pronóstico es que el aumento global promedio en el tráfico de pasajeros, será del 4,1%, en carga aérea el 2,4% y en movimiento de aeronaves el 2,0%.

Por otro lado, el ACI prevé que en los próximos dos (2) años Colombia será siendo el cuarto país a nivel mundial con mayor proyección de crecimiento en el sector aéreo para las próximas dos décadas, superado sólo por Vietnam, India e Irán, lo que fortalece la fijación de la

meta de la Aerocivil para el 2030 de alcanzar los 100 millones de pasajeros y duplicar la carga aérea transportada actualmente. Así mismo, para el periodo 2017-2040, el crecimiento acumulado de Colombia será del 5,4%, el promedio más alto de la y ocupará el 8 lugar en el promedio mundial, después de los países de la región de Asia. (ACI, 2018)

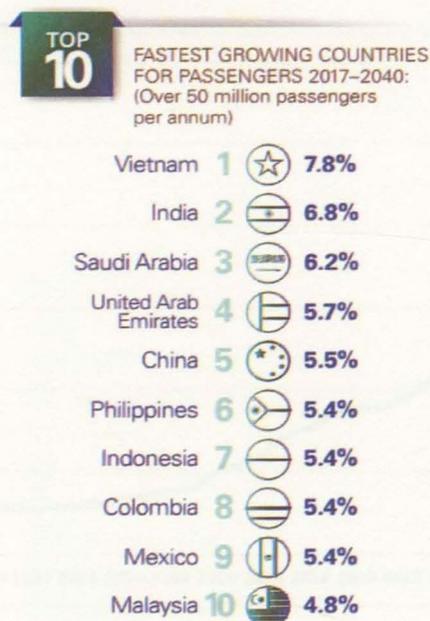


Ilustración 9. Crecimiento Mundial Promedio Mundial de Pasajeros

Nota. Tomado: Airports Council International

En concordancia con lo anterior, Juan Carlos Salazar, Director de la Aerocivil, manifestó que:

El dinamismo del sector aéreo y el crecimiento de pasajeros internacionales que ya alcanza el 11.9% respecto al 2018, nos lleva a pensar en la industria aerocomercial que necesitamos en los próximos años para garantizar los servicios de transporte aéreo y ser más competitivos en la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica que requerimos para atender esa demanda, y en la red de servicios de transporte aéreo que necesitamos para fortalecer la conectividad aérea". (Salazar, 2018)

Para alcanzar la meta de los 100 millones de pasajeros en 2030, la proyección de la demanda se llega a la conclusión que se debe alcanzar un crecimiento promedio acumulado del 6,1% anual a partir de 2018, sin tener en cuenta aspectos geopolíticos y macroeconómicos resultantes del contexto mundial, regional o local, que puedan afectar la demanda, como se aprecia en la siguiente figura.

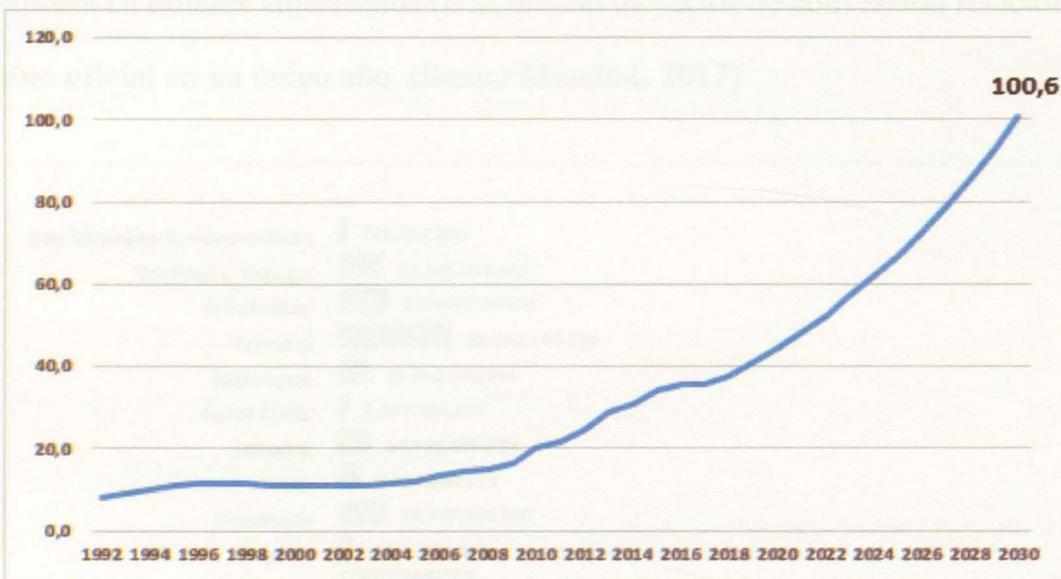


Figura 7. Proyección del crecimiento tráfico de pasajeros hasta el 2030 (En millones)

Nota. Elaboración propia. Se determinó que, para la meta, es necesario un 6.1% de crecimiento promedio acumulado.

Liderazgo económico de Colombia en la Región

El tamaño económico de una nación se mide a través de su producción y el crecimiento de la economía, calculada a través del Producto Interno Bruto PIB, que, según el Banco de la República, es el “total de bienes y servicios producidos en un país durante un período de tiempo determinado. Incluye la producción generada por nacionales residentes en el país y por extranjeros residentes en el país, y excluye la producción de nacionales residentes en el exterior”.

(BanRepublica, 2019)

El Banco Mundial, define el PIB, como la suma del valor agregado bruto de todos residentes en un país, adicionando los impuestos a los productos y restando los subsidios no incluidos en el valor de los productos y se calcula sin hacer deducciones por depreciación de bienes manufacturados o por agotamiento y degradación de recursos naturales. Generalmente, se expresan en moneda local a precios corrientes, pero para realizar un comparativo con otros países, se expresa en dólares americanos (USD\$) con un factor de conversión relacionado con el tipo de cambio oficial en un único año. (Banco Mundial, 2017)

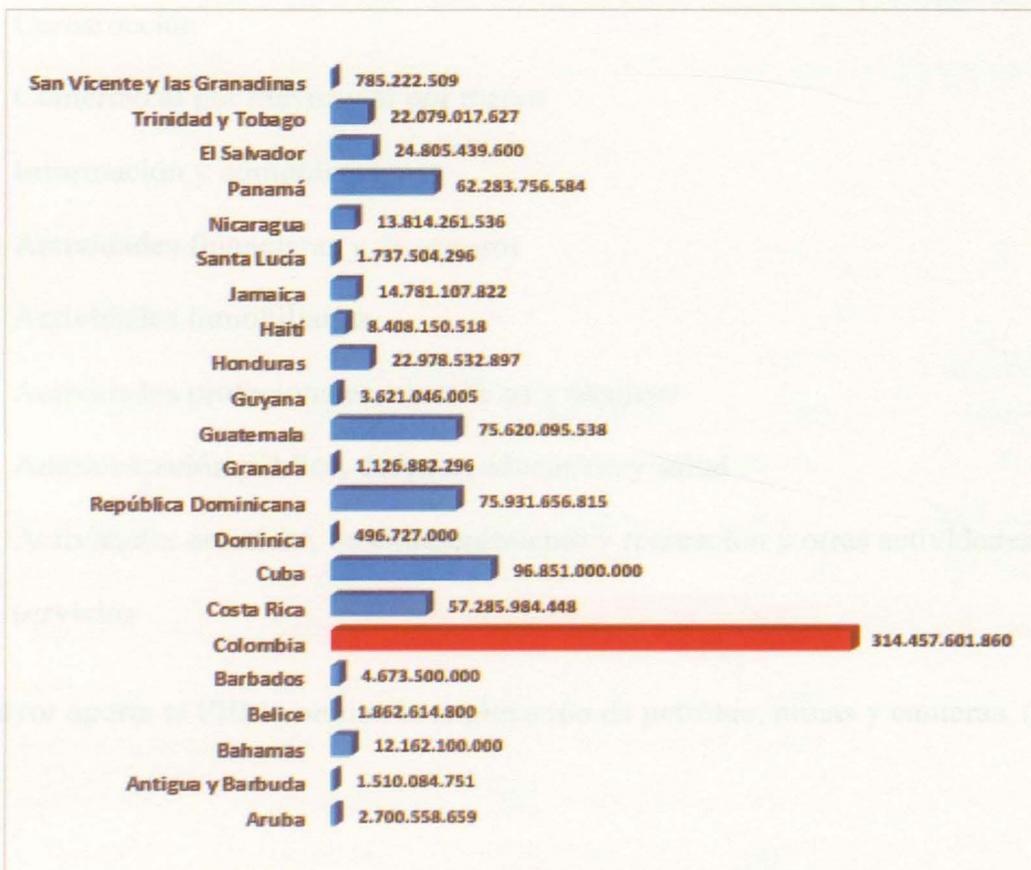


Figura 8. Comparativo Producto Interno Bruto de los Países Centroamérica y el Caribe 2017 (En millones de USD\$)

Nota. Fuente Banco Mundial. Elaboración propia

Como se observa en la Figura 8, Colombia en términos del PIB es la economía más grande de la región, por su capacidad productiva, exportadora y crecimiento en términos absolutos. Las actividades económicas que más aportan al PIB, según el DANE son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca
- Explotación de petróleo, minas y canteras
- Industrias manufactureras
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado
- Construcción
- Comercio al por mayor y al por menor
- Información y comunicaciones
- Actividades financieras y de seguros
- Actividades inmobiliarias
- Actividades profesionales, científicas y técnicas
- Administración pública, defensa, educación y salud
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios

El mayor aporte al PIB lo realiza la explotación de petróleo, minas y canteras. (DANE, 2019)

Gracias al tamaño de la economía colombiana, aporta al PIB de Centroamérica y el Caribe el 38%, generando un alto potencial para ejercer influencia económica y política, para constituirse como potencia regional.

Operadores aéreos internacionales

Como se ha evidenciado a lo largo del presente documento, gracias al crecimiento y proyección del tráfico aéreo de pasajeros y carga, así como, por las cuantiosas inversiones realizadas en la infraestructura aeroportuaria por parte del Estado, la cuales han contribuido directamente al crecimiento económico, el interés de operadores aéreos internacionales por llegar operar al país es alto.

En la actualidad, en el país operan 27 aerolíneas con destinos internacionales, que, en conjunto con las colombianas, generan conectividad y, por ende, mayor competitividad, como se aprecia en la siguiente Tabla. Igualmente, es necesario puntualizar, que es el país con el mayor número de operadores aéreos y operadores de la región.

Tabla 10.

Aerolíneas con operación internacional en Colombia 2019

INTERNACIONALES				NACIONALES	
Aerolínea	País	Aerolínea	País	Aerolínea	
 Aerolíneas Argentinas	Argentina	 Interjet	México	 Avianca	
 Aeromexico	México	 JetBlue	USA	 Wingo	
 Air Canada	Canadá	 KLM	Holanda	 Latam	
 Air Europa	España	 Latam	Chile/Brasil	 Viva Air	
 Air France	Francia	 Lufthansa	Alemania		
 American Airlines	USA	 Turkish Airlines	Turquía		
 Avior Airlines	Venezuela	 United Airlines	USA		
 Conviasa	Venezuela	 Spirit	USA		
 Copa	Panamá	 AeroGal	Ecuador		
 Cubana	Cuba	 Air Panama	Panamá		
 Delta	USA	 Tame	Ecuador		
 Iberia	España				

Nota. Fuente: Operadores aeroportuarios. Elaboración propia

Para proyectar la infraestructura, que permita atender la demanda de operadores aéreos y pasajeros hacia el futuro, el gobierno nacional a través de la ANI, presentó públicamente los estudios y diseños técnicos del segundo aeropuerto para Bogotá, conocido como El Dorado 2, cuya localización se proyecta entre los municipios de Madrid y Facatativá y tendría un costo de 3,5 billones de pesos. Dicho proyecto está en análisis y discusión entre los diferentes actores, para tomar la decisión más acertada, para desarrollarlo o por el contrario, se amplía la capacidad del actual aeropuerto. (El Tiempo, 2018)

Estrategias para la consolidación de Colombia como potencia regional aeroportuaria

Para consolidar a Colombia como potencia regional aeroportuaria en la región de Centro América y el caribe, se requiere del diseño de una estrategia conjunta liderada por el Estado Colombiano, con participación del mismo Estado, a través de los ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio, Industria y Turismo, así como la Unidad Aeronáutica Especial de Aeronáutica Civil, en coordinación con la empresa privada, representada por las aerolíneas y los operadores aeroportuarios.

Fortalecimiento de la Agenda Diplomática

Corresponde a la orientación de la política exterior de Colombia que se enfoca en la consolidación y fortalecimiento de instituciones y políticas que, a su vez, respondan al ritmo de los cambios que se perfilan en el sistema internacional.

Particularmente, la Agenda Diplomática de Colombia, está enfocada en lograr:

- El crecimiento y competitividad, igualdad de oportunidades.
- Consolidación de la paz, que conlleven a una mayor integración regional.
- Diversificación de las relaciones internacionales.
- Destacar las cuestiones en las que ha desarrollado capacidades y potenciales relacionados con los resultados alcanzados como referente internacional en la lucha contra el problema mundial de las drogas, el terrorismo.
- Fortalecimiento institucional.
- Compromiso con la defensa y promoción de los derechos humanos.
- Fomento de las relaciones bilaterales con los países en los que no se ha hecho suficiente énfasis hasta el momento, buscando mecanismos novedosos que permitan mejorar el acercamiento político y lograr más oportunidades de comercio, inversión e intercambio tecnológico.

Así mismo, se deben continuar profundizando las relaciones con los socios tradicionales y estratégicos del país. (Cancillería, 2019)

En este orden de ideas, Colombia debe fortalecer sus acciones y generar liderazgo en la Asociación de Estados del Caribe AEC y generar mayor presencia como observadora del Sistema de Integración Centroamericana SICA y de la Comunidad del Caribe CARICOM.

Fortalecimiento de la integración económica

A través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, se debe apoyar la actividad empresarial del país para incrementar el intercambio de bienes y servicios con las naciones de Centroamérica y el Caribe, para mejorar la competitividad, sostenibilidad e incentivar la generación de mayor valor agregado, con el propósito de generar liderazgo regional.

Al igual, el fomento del turismo debe ser la bandera de la marca país, para promocionar y fomentar el flujo de visitantes extranjeros no residentes en el país a los diferentes regiones y lugares de la geografía nacional.

Conectividad Aérea

Como se evidencio anteriormente, de los 14 aeropuertos habilitados para operaciones internacionales, actualmente tan solo 8 están realizando este tipo de operaciones, generándose un desaprovechamiento de capacidad aeroportuaria instalada.

Las aerolíneas de bandera nacional como Avianca, Latam, Wingo, Viva Air, deben considerar en su operación internacional regular y no regular, el incremento de destinos en la región Centroamérica y el Caribe, para apoyar los esfuerzos de integración regional, operando desde todos los aeropuertos habilitados. Así mismo, las aerolíneas Satena y Easyfly, dentro de sus planes de expansión, deben tener en cuenta la operación no regular a través de vuelos chárter entre los principales lugares turísticos de la región.

Conclusiones

El aporte más significativo del Estado Colombiano para la conectividad que está contribuyendo al progreso y competitividad internacional, fue la creación de espacios para participación privada en el desarrollo, sostenimiento y explotación de los principales proyectos de infraestructura, a través de las concesiones, que están generando condiciones de progreso acordes a estándares internacionales.

El fortalecimiento de la infraestructura que hace parte del sistema aeroportuario, desde el punto de vista estratégico, afianza el poder aeroespacial de Colombia, fortaleciendo la seguridad y defensa nacional, para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo económico y social y manteniendo el liderazgo regional.

El estado actual de la infraestructura aeroportuaria permite que muchas de las pistas sean consideradas para la operación de las aeronaves de la Fuerza Pública, así mismo, que sean tenidas en cuenta los planes de dispersión de aeronaves para la defensa estratégica de la Nación.

Si bien es cierto, ha sido evidente que los resultados obtenidos en el desarrollo de la infraestructura aeronáutica, no se ha tenido la visión geopolítica por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores y la Autoridad Aeronáutica, para proyectar a Colombia en la región de la cuenta del Caribe, a través de una agenda diplomática ofensiva que permita la suscripción de convenios y acuerdos aeronáuticos, para apertura de nuevas rutas y llegada de operadores al país, que generen beneficios económicos y sociales.

En concordancia con lo anterior, no se logró evidenciar a través de la agenda diplomática, una mayor actividad de Colombia como actor del sistema internacional regional, por lo menos a través de un papel protagonista mayor en el Sistema de Integración Centroamericana SICA, Comunidad del Caribe CARICOM y Asociación de Estados del Caribe AEC.

Contar en el país con operadores aeroportuarios de talla global como Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea AENA de España, Aeropuertos de Houston de Estados Unidos, Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR) de México, Korean Airport Corporation, KAC de Corea y Flughafen Zürich Ag Unique Zurich Airport de Suiza, generan confianza en el país y en las proyecciones de crecimiento del mercado colombiano de pasajeros y carga aérea, que coadyuvan al posicionamiento en la región.

La posición aeroportuaria del país, es cada vez más importante en la región, logrando a través del Aeropuerto internacional de Bogotá, ocupar el tercer lugar en tráfico de pasajeros y primer en transporte de carga por vía aérea. El mercado de colombiano está en crecimiento constante, reconocido por la OACI y ACI como uno de los de mayor proyección a nivel mundial, lo cual le genera una ventaja comparativa, generando el interés de operadores aéreos y aeroportuarios de operar en el país.

Como se presentó en el presente documento, el 78% del tráfico de pasajeros 90% de carga aérea, está centralizado en los aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Cali, Barraquilla y Cartagena, generándose la subutilización de los demás aeropuertos que están habilitados para operaciones internacionales, como lo son Bucaramanga, Cúcuta, Pereira, Montería, San Andrés, Santa Marta y Leticia.

Es importante, generar incentivos en los aeropuertos habilitados internacionalmente, mediante la reducción de los montos de las tasas impositivas, para que las aerolíneas operen vuelos hacia destinos de negocios y turísticos de la región y adicionalmente, contribuir a la descongestión, principalmente, de los aeropuertos de Bogotá y Rionegro.

Colombia está proporcionando tráfico de pasajeros y carga aérea hacia Hubs en Centroamérica con conexión hacia Norteamérica al igual, que, recibiendo tráfico de esa región y Suramérica, con destino a aeropuertos europeos, hecho que genera dinamismo al mercado, fortalece internacionalmente la industria aeroportuaria y favorece a las aerolíneas con bandera nacional, para consolidar sus rutas.

Para alcanzar la meta de los 100 millones de pasajeros en 2030, con un crecimiento promedio del 6,1% anual a partir de 2018, el esfuerzo debe ser conjunto entre la autoridad aeronáutica y operadores aéreos como aeroportuarios, teniendo en cuenta las condiciones de conectividad y competitividad, así como de mercado.

Como quedó demostrado, en términos del PIB, la economía colombiana representa el 38% del total de la región, con capacidad de generar bienes y servicios con destino a los países de Centroamérica y el Caribe, para consolidar un bloque económico regional.

Finalmente, es necesario que Colombia, que, a través del concepto del Poder Blando, desarrollado por Joseph Samuel Nye y por su posición geográfica, pueda ejercer mayor influencia en la Región de la Cuenca del Caribe a través de la política internacional, intercambio comercial, social y cultural, para convertirse en un referente y líder regional.

Referencias Bibliográficas

- Agencia Nacional de Infraestructura. *Políticas y Programas*. Recuperado de <http://ani.gov.co/>
- Calderón, D. (2006). *Derecho Aeronáutico y Espacial en Colombia*. Universidad Libre.
- Contraloría Delegada para el Sector Gestión Pública e Instituciones Financieras (2006) *Evaluación de la política de privatización de entidades financieras públicas*. Estudio de la estrategia de gestión de activos de la Nación.
- ACI. (2018). *The future of airports, new processes, innovations, technology and others*.
- ACI. (2018). *World Airport Traffic*. Obtenido de <https://aci.aero/data-centre/airport-statistics-infographics/>
- ACI. (2018). *World Airport Traffic Forecasts 2018–2040*.
- AEC. (2019). *Asociación de Estados del Caribe*. Obtenido de <http://www.acs-aec.org>
- Aerocivil. (2017). *Aerocivil*. Obtenido de <http://www.aerocivil.gov.co/cea/quienes-somos/nuestra-historia>
- Aerocivil. (2017). *Foro Plan Estratégico Aeronáutico 2018 – 2030*.
- Aerocivil. (2019). *Objetivos insitucionales*.
- ANI. (2017). *PMTI*.
- AVIANCA. (2013). *enter.co*. Obtenido de <https://www.enter.co/lanzamientos/avianca/2013/avianca-la-historia-de-93-anos-de-innovacion/>
- Banco Mundial. (2017). *Documentos*.
- Banco Mundial. (2017). *Transporte aéreo, carga*.
- BanRepublica. (2019). *Banco de la República*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-producto-interno-bruto-pib>
- Becerra, L. (2019). El Aeropuerto El Dorado tiene la mayor capacidad de carga aérea de la región. *La República*.

- Cancillería. (2019). Obtenido de <https://www.cancilleria.gov.co/international>
- Contraloría General de la República. (2006). *Evaluación de la política de privatización de entidades financieras públicas*.
- Coronel, J. (2010). *Reflexiones sobre El monitoreo del Fondo Monetario Internacional -FMI- y perspectivas de la economía colombiana*. Grupo de interés Asuntos Internacionales.
- DANE. (2019). *Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB) I Trimestre de 2019*.
- Definición ABC. (2019). *Definición ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/check-in.php>
- DNP. (2019). *Departamento Nacional de Planeación*. Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Qu-es-el-PND.aspx>
- El Tiempo. (5 de agosto de 2018). Así se verá el nuevo aeropuerto El Dorado 2. *El Tiempo*.
- Escobar, J. (2008). *Aviacol*. Obtenido de <https://www.aviacol.net/historia-aviacion/empresa-colombiana-de-aerodromos-eca.html>
- Foro Económico Mundial. (2016). *weforum*. Obtenido de <https://es.weforum.org/agenda/2016/10/que-es-la-competitividad/>
- González, J. (19 de Noviembre de 2018). Colombia ocupa el puesto 97 en conectividad de carreteras según el Foro Económico Mundial. *La República*.
- Imprenta Nacional de Colombia. (1954). *Decreto 3269*.
- Imprenta Nacional de Colombia. (1962). *Decreto 940*.
- Imprenta Nacional de Colombia. (1968). *Decreto 3140*.
- La República. (24 de julio de 2015). Eldorado se quedó muy pequeño para Bogotá. *La República*.
- León, K. (2011). *Un vuelo al pasado: Empresas, Estado y vida cotidiana en los inicios de la aviación en Colombia, 1911-1950*.
- Londoño, C. (1998). La apertura económica en Colombia. *Pensamiento Humanística*.
- Mintransporte. (2019). Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co>
- Naciones Unidas. (2016). *Manual para el Consejo de Seguridad*.
- Neumann, I. B. (1992). *Regional Great Powers in International Politics*.

- Nolte, D. (2006). Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis. *GIGA Working Papers*.
- Nolte, D. (2006). *Potencias regionales en la política internacional: conceptos y enfoques de análisis*. Obtenido de http://repec.giga-hamburg.de/pdf/giga_06_wp30_nolte.pdf
- Nye, J. (2004). *Soft Power: The Means to Success in World Politics*.
- OACI. (2006). *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. OACI.
- OACI. (2010). *Certificación de Aeropuertos*.
- OACI. (2013). *Planes Maestros Conceptos de Planificación Aeroportuaria*.
- OACI. (2016). *Global Air Navegación Plan*.
- OACI. (2018). *Documentos*.
- OACI. (2019). *Standards and Recommended Practices*.
- Ogan, A. J. (1999). Reflexionando el Poder Aéreo. *Air & Space Power Journal*.
- OHI. (2015). *International Hydrographic Organization*. Obtenido de <https://www.iho.int/>
- OMC. (2019). *Organización Mundial de Comercio*. Obtenido de <https://www.wto.org/indexsp.htm>
- OPACI. (1944). *Convenio de Chicago*.
- Pampillón, R. (2009). *Economy Weblog*. Obtenido de https://economy.blogs.ie.edu/archives/2009/01/para_que_privat/
- Planeación, D. N. (2013). *CONPES 3796*.
- Porter, M. (1990). *La ventaja competitiva de las naciones*.
- Revista Credencial. (2011). Historia de la Aviación En Colombia, 1911-1950. *Revista Semana*.
- Revista Logistica. (2018). El salto de la logística aérea colombiana.
- Rosas, P., & Figueroa, O. (2006). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: Análisis de experiencias internacionales. Volumen I*. Santiago de Chile: Cepal.
- Salazar, J. C. (2018).
- SICA. (2019). *Sistema de Integración Centroamericana*. Obtenido de <https://www.sica.int/>
- Weber, A. (1909). *Teoría de la Localización Industrial*.

Wohlforth, W. (2007). *Testing Balance-of-Power Theory in World History*. Obtenido de <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1354066107076951>

Wohlforth, W., Little, R., Kaufman, S., Kang, D., Jones, C., Tin-Bor Hui, V., . . . Brenner, W. (2007). *History, Testing Balance-of-Power Theory in World*.

Tabla 3. Movimiento de mercancías aéreas en Colombia 2010-2018	42
Tabla 4. Tráfico de pasajeros principales aeropuertos del mundo 2013 (En millones)	50
Tabla 5. Movimiento de carga aérea principales aeropuertos 2013-2017 (En toneladas)	52
Tabla 6. Movimientos Aéreo principales aeropuertos 2013-2017	58
Tabla 7. Tráfico pasajeros Latinoamérica 2014-2015	59
Tabla 8. Tráfico pasajeros Centroamérica 2014	64
Tabla 9. Tráfico aéreo de pasajeros en el Caribe 2013 (En millones)	66
Tabla 10. Aerolíneas con operación internacional en Colombia	71

Tabla de Figuras

Figura 1. Movimiento: Líneas de Pasajeros Origen-Destino (En Millones)	17
Figura 2. Crecimiento y tendencia de pasajeros en Colombia	18
Figura 3. Participación por pasajeros por aeropuertos en Colombia 2015	19
Figura 4. Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2013 (Miles de toneladas)	40
Figura 5. Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2013 (Miles de toneladas)	41
Figura 6. Histórico movimiento aéreo en Colombia 2010-2015	45
Figura 7. Proyección del crecimiento tráfico de pasajeros hasta el 2030 (En millones)	68
Figura 8. Comparación Producto Interno Bruto de los Países Centroamericanos y el Caribe 2017 (En millones de USD)	69

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Región de Centroamérica y el Caribe en la geografía mundial	12
Ilustración 2. Mapa Global de Competitividad	22
Ilustración 3. Línea aérea de vuelo registrado en Colombia	25

Tabla de Tablas

Tabla 1. Modalidades de los procesos de privatización en Colombia	32
Tabla 2. Histórico de las Concesiones Aeroportuarias	34
Tabla 3. Histórico de movimientos aéreos en Colombia 2010-2018.....	42
Tabla 4. Tráfico de pasajeros principales aeropuertos del mundo 2018 (En millones).....	55
Tabla 5. Movimiento de carga aérea principales aeropuertos 2013-2017 (En toneladas)	57
Tabla 6. Movimientos Aéreos principales aeropuertos 2013-2017	58
Tabla 7. Trafico pasajeros Latinoamérica 2014-2018	59
Tabla 8. Trafico pasajeros Centroamérica 2018	64
Tabla 9. Tráfico aéreo de pasajeros en el Caribe 2018 (En millones)	66
Tabla 10. Aerolíneas con operación internacional en Colombia	71

Tabla de Figuras

<i>Figura 1.</i> Movimiento Histórico de Pasajeros Origen-Destino (En Millones).....	37
<i>Figura 2.</i> Crecimiento y tendencia de pasajeros en Colombia.....	38
<i>Figura 3.</i> Participación total pasajeros por aeropuertos en Colombia 2018.....	39
<i>Figura 4.</i> Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2018 (Miles de toneladas)	40
<i>Figura 5.</i> Histórico de carga aérea en Colombia 2008-2018 (Miles de toneladas)	41
<i>Figura 6.</i> Histórico movimientos aéreos en Colombia 2010-2018.....	43
<i>Figura 7.</i> Proyección del crecimiento tráfico de pasajeros hasta el 2030 (En millones).....	68
<i>Figura 8.</i> Comparativo Producto Interno Bruto de los Países Centroamérica y el Caribe 2017 (En millones de USD\$).....	69

Tabla de Ilustraciones

<i>Ilustración 1</i> Región de Centroamérica y el Caribe en la geografía mundial.....	12
<i>Ilustración 2</i> Índice Global de Competitividad	22
<i>Ilustración 3</i> Primer intento de vuelo registrado en Colombia.....	25

<i>Ilustración 4</i> Distribución geográfica concesiones aeroportuarias	36
<i>Ilustración 5.</i> Líneas de Acción para la construcción de la política publica	48
<i>Ilustración 6.</i> Proceso de facilitación aeroportuaria	49
<i>Ilustración 7</i> Ubicación geográfica aeropuertos internacionales en Colombia	53
<i>Ilustración 8</i> Tráfico aéreo de carga en Latinoamérica 2017	61
<i>Ilustración 9.</i> Crecimiento Mundial Promedio Mundial de Pasajeros.....	67

especificado sobre el terreno.

Área de maniobra: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, limitada por el área de maniobra y (o) plataforma(s).

Aerolíneo: Aeronave más pesada que el aire, que se levanta en vuelo principalmente por virtud de las fuerzas aerodinámicas.

Aeródromo: Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves.

Aeródromo público: Es aquel que, aun siendo de propiedad privada, está destinado al uso público; los demás son privados. Se prohíbe utilizar el aeródromo utilizado para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a persona distinta del propietario.

Aerolínea aérea pública: Empresa de transporte aéreo comercial de transporte público.

Aerpuerto de Estado: Aeronave destinada a servicios militares, de gobierno o de policía, a la cual se limitan los usos aplicables las normas propias de la aviación civil.

Aeroperador: Todo aeródromo explotado regularmente y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a falta de la ICAI, presta instalaciones y servicios de infraestructura aeroportuaria suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, asistencia aérea y demás procedimientos militares, requeridos.

Anexo 1

Conceptos básicos

Área de control: Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Aerodino: Aeronave más pesada que el aire, que se sostiene en vuelo principalmente por virtud de las fuerzas aerodinámicas.

Aeródromo: Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves

Aeródromo público: Es aquel que, aun siendo de propiedad privada, está destinado al uso público; los demás son privados. Se presume público el aeródromo utilizado para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a persona distinta del propietario.

Aerolínea (línea aérea): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Aeronave de Estado: Aeronave destinada a servicios militares, de aduana o de policía, a la cual normalmente no le son aplicables las normas propias de la aviación civil.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos similares, requeridos.

Autoridad Aeronáutica: Esta expresión se refiere a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – (Aerocivil), entidad estatal que en la república de Colombia es la autoridad en materia aeronáutica y aeroportuaria o entidad que en el futuro asuma las competencias que corresponde a esta Unidad Administrativa. La naturaleza jurídica, objetivos y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, están previstas en el Decreto 260 de 2004.

Aviación comercial: Expresión genérica que se refiere a las actividades de servicios aéreos comerciales

Avión (aeroplano): Aerodino propulsado por motor que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Balanza de pagos: Registro de todas las transacciones entre un país y el resto del mundo; incluye información respecto al valor del comercio en bienes y servicio, así como de los pagos de transferencia

Banco Mundial: Agencia internacional establecida después de la Segunda Guerra Mundial creada para fomentar el desarrollo económico de los países más pobres mediante préstamos canalizados desde países industrializados

Ciclos económicos: Fluctuaciones a corto plazo en PIB real y en el empleo.

Competitividad: Es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país y que promueven bienestar realmente. Una economía competitiva, es una economía productiva y la productividad conduce al crecimiento, que permite niveles de ingresos más altos, y es de esperar, a riesgo de sonar simplista, a un mayor bienestar.

Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Control de tráfico aéreo: Servicio operado por la autoridad competente para promover un flujo de tráfico aéreo oportuno, seguro y ordenado.

Crecimiento económico: Tendencia ascendente del PIB real que refleja una expansión a través del tiempo de la economía; puede representarse como desplazamiento hacia afuera en la curva de

posibilidades de producción. Curva de demanda: Gráfica de la demanda que ilustra la relación con pendiente descendente entre el precio y la cantidad demandada.

Curva de la oferta: Una gráfica de la oferta que muestra la relación con pendiente ascendente entre el precio y la cantidad ofrecida.

Definición del mercado: Demarcación de una región geográfica y una categoría de bienes o servicios en los que compiten las empresas.

Deflación: Disminución del nivel general de precios, o tasa negativa de inflación.

Demanda: Relación entre el precio y la cantidad demandada

Dumping: Ocurre cuando empresas extranjeras venden bienes a un precio por debajo de su costo promedio o por debajo del precio existente en el país de origen.

Economía de mercado: una economía que se caracteriza por precios libremente determinados y por el libre intercambio de bienes y servicios en los mercados.

Economías de escala externas: Situación en la que el crecimiento de una industria ocasiona que los costos totales promedios para cierta empresa individual decrezcan debido a algún factor externo a dicha empresa; corresponde a una curva de oferta a largo plazo con pendiente descendente de una industria.

Economías de escala: También llamadas rendimientos crecientes a escala; situación en la que el costo total promedio a largo plazo declina conforme la producción de una empresa aumenta.

Director General de Aeronáutica Civil: Funcionario designado por el Gobierno de Colombia para llevar a cabo los deberes, responsabilidades y funciones de la Autoridad de Aeronáutica.

Equipaje: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipo terrestre: Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Estanflación: La situación en la que ocurren en forma simultánea una alta inflación y un alto desempleo.

Explotador (de aeródromo): Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones, equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro. En los casos en que un aeródromo sea construido (previa autorización de la Autoridad Aeronáutica) u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos Aeronáuticos, los explotadores, así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Explotador de aeronave: Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

Explotador de aeropuerto: Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el registro aeronáutico.

Factores de la producción: Trabajo, capital y otros insumos para la producción de bienes y servicios.

Fondo Monetario Internacional (International Monetary Fund-FMI): Oficina internacional establecida después de la Segunda Guerra Mundial para diseñar y ayudar a los países que tuvieron

problemas con su balanza de pagos, y para garantizar el fluido funcionamiento del sistema monetario internacional.

Geopolítica: Es el estudio de la influencia del espacio geográfico sobre los estados y su política. Con frecuencia se identifica con la geografía política, de más amplio contenido.

Geopolítica: Según Friedrich Ratzel, la geopolítica es la ciencia que establece que las características y condiciones geográficas y, muy especialmente, los grandes espacios, desempeñan un papel decisivo en la vida de los Estados, y en el individuo y la sociedad humana en que viven; estando su destino determinado por la Geografía, que proporciona al conductor político el sentido geográfico para gobernar.

Geoestrategia: Según, Zbigniew Brzezinski, es la gestión estratégica de los intereses geopolíticos. La Geoestrategia entonces estudia la influencia de la geografía desde el punto de vista estratégico, de tal manera que permita el control y/o posicionamiento físico de los espacios que den, a quien los posea, ventajas geopolíticas.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helipuerto: Lugar especialmente destinado, preparado y autorizado para el aterrizaje y despegue de helicópteros.

Importaciones: Valor total de los bienes y servicios que la gente de un país compra a las personas de otros países.

Índice de precios al consumidor (IPC): Índice de precios que es igual al precio actual de una canasta comercial fija de bienes y servicios, dividido entre el precio de esa misma canasta en un año base.

Inflación: Incremento en el nivel general de precios.

Ingreso marginal: El cambio en el ingreso total debido al aumento de una unidad en la cantidad vendida.

Inversión extranjera directa: Inversión hecha por una entidad extranjera de cuando menos un 10% de participación directa en la propiedad de la empresa.

Ley de la demanda: Tendencia a la baja en un mercado de la cantidad demandada de un bien, conforme su precio se eleva.

Ley de la oferta: Tendencia al alza en un mercado de la cantidad ofrecida de un bien, cuando su precio aumenta.

Línea aérea: Según lo estipulado en el Artículo 96 de la Convención de Chicago cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo comercial de transporte público regular.

Monopolio: Una empresa en una industria que vende un producto para el cual no hay sustitutos cercanos.

Infraestructura aeronáutica: Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas, señalamientos e iluminación, terminales para pasajeros y carga, ayudas a la navegación, tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento mantenimiento y reparación de aeronaves.

Línea aérea: Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Movimientos Aéreos: Corresponden a las operaciones de aterrizaje y despegue de una aeronave

Movimientos de aeronaves: Aterrizaje y despegue de una aeronave. Un avión que despegue o aterrice en un aeropuerto. Para fines de tráfico del aeropuerto, una llegada y una salida se cuentan como dos movimientos.

Norma aeronáutica: Toda disposición interna o internacional, de carácter sustantivo o procesal, contenida en un convenio internacional (multilateral o bilateral) sobre aviación civil aprobado por Colombia y sus anexos vigentes, o contenida en la Constitución, Leyes o Reglamentos (decretos o resoluciones) de Colombia, incorporada en el Libro V del Código de Comercio, en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, o publicada ya sea de modo independiente o en otra codificación o compilación, que de manera obligatoria, regule aspectos relativos al personal

aeronáutico, a las aeronaves, a la infraestructura aeronáutica, al el espacio aéreo, a los establecimientos aeronáuticos, o a las actividades aeronáuticas (civiles) en general.

Oferta: Una relación entre el precio y la cantidad ofrecida, que muestra qué cantidad de un bien están dispuestos a vender a un determinado precio los proveedores, si todo lo demás permanece igual.

Operador: Persona que maniobra una aeronave o administra aeropuerto

Operador de transporte aéreo: Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.

Organización Mundial de Comercio (World Trade Organization-WTO): Organización internacional que puede mediar en disputas comerciales.

Pasajero en tránsito: Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó.

Pasajero de transferencia: Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento.

PIB nominal: El producto interno bruto sin corrección alguna por la inflación, es lo mismo que el PIB, es decir, el valor de todos los bienes y servicios producidos en un país durante algún periodo de tiempo, por lo general un año.

PIB potencial: La tendencia de crecimiento a largo plazo de la economía para el PIB real determinada por la oferta de capital, trabajo y tecnología disponibles. El PIB real fluctúa por encima y por debajo del PIB potencial

Producto Interno Bruto (PIB): Medida del valor de todos los bienes y servicios producidos recientemente en una economía, durante un periodo específico.

Producto Interno Bruto Real (PIB Real): Una medición del valor de todos los bienes y servicios recientemente producidos en un país durante algún periodo de tiempo, ajustado por la inflación.

Razón deuda/PIB: Cantidad total de préstamos pendientes que el gobierno reconoce, dividido entre el PIB nominal.

Razón empleo/población: Razón (que suele expresarse como un porcentaje) de los trabajadores empleados, respecto a la población en edad de trabajar.

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC): Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

Seguridad operacional: Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

Tasa de inflación: Porcentaje de aumento del nivel general de precios en un determinado periodo, por lo general en un año.

Tasa de interés: Cantidad recibida por el dinero prestado al año, suele expresarse como un porcentaje del préstamo.

Torre de control del aeródromo: Dependencia especialmente establecida para brindar los servicios de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.

Transportador aéreo: Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que con la debida autorización se compromete mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El transportador deberá disponer de un certificado de operación y permiso vigentes, para transporte aéreo, expedidos por la UAEAC que lo hacen responsable por el control operacional de tales actividades.

Transporte aéreo doméstico: Transporte aéreo que se realiza dentro del territorio colombiano.

Transporte aéreo internacional: Transporte aéreo que se realiza entre puntos situados en el territorio de diferentes Estados. Transporte aéreo realizado entre puntos situados en el territorio de Colombia y puntos situados en el territorio de otros Estados, en todo caso conforme a los Convenios internacionales sobre la materia.

Tránsito aéreo: Movimiento de las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Transporte aéreo: Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves.

Tránsito aéreo: Movimiento de las aeronaves que se hallan en vuelo y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

Tripulación: Conjunto de personas titulares de las correspondientes licencias, a quienes se le asigna obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, durante el tiempo de vuelo. La tripulación incluye. La Tripulación de Vuelo, integrada por el Comandante o piloto al mando y el Copiloto o cualquier otro piloto que ejerza funciones como tal durante el vuelo y el Ingeniero de vuelo (cuando se requiera), así como, la Tripulación de Cabina, integrada por el Jefe de Cabina y Auxiliar de Servicios a Bordo, cuando la aeronave lo requiera.

Ventaja comparativa: Situación en la que una persona o país puede producir un bien de forma más eficiente que cualquier otro bien, en comparación con otra persona o país.

Vuelo chárter: Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares.

Vuelo Internacional: Son los vuelos de aeronaves nacionales o extranjeras cuyo origen o destino se encuentre en el territorio de un Estado distinto de aquel en el que se encuentra el aeropuerto sobre el que se informa.

Vuelo Nacional: Son todos los vuelos de aeronaves nacionales o extranjeras en los que todos los aeropuertos estén ubicados en el territorio del mismo Estado. En ambos casos, se considerará que el vuelo consiste en el total de sus etapas de vuelo (es decir, desde el despegue hasta su próximo aterrizaje). Las paradas técnicas no se tienen en cuenta.



201002983

BIBLIOTECA CENTRAL DE LAS FF. MM.

..TOMAS RUEDA VARGAS..