



Revista de Administração Pública

ISSN: 0034-7612

ISSN: 1982-3134

Fundação Getulio Vargas

Olariaga, Oscar Díaz  
IMPACTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN EL DESARROLLO DE  
LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO. EL CASO DE COLOMBIA  
Revista de Administração Pública, vol. 55, núm. 2, 2021, pp. 502-511  
Fundação Getulio Vargas

DOI: 10.1590/0034-761220190413

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=241066740013>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org  
UAEM

Sistema de Información Científica Redalyc  
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## Foro: Perspectivas Prácticas

# Impacto de las políticas públicas en el desarrollo de la industria del transporte aéreo. El caso de Colombia

Oscar Díaz Olariaga <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidad Santo Tomás / Facultad de Ingeniería Civil, Bogotá – Colombia

Siguiendo la tendencia mundial y regional, Colombia liberalizó el sector o industria del transporte aéreo, a principios de década de 1990, y con ello dio inicio a una ininterrumpida (hasta el presente) batería de políticas públicas para dicho sector, paralelamente acompañadas de varias reformas a nivel institucional, todas ellas basadas en la concepción de que el estado colombiano considera el transporte aéreo un servicio público esencial, y que contribuye al desarrollo económico nacional. Por lo tanto, este trabajo, cuyo carácter es de análisis de un estudio de caso, presenta y analiza el impacto de las políticas públicas en el desarrollo y evolución de la industria del transporte aéreo en Colombia. Para ello el análisis se centra, por un lado, en el enfoque y planteamiento de las autoridades colombianas en el diseño e implementación de dichas políticas públicas, y por otro, en la evaluación del desarrollo y crecimiento del sector del transporte aéreo y su directa influencia en otras industrias relacionadas e indicadores socioeconómicos. El principal resultado de las políticas implementadas es: el alto y continuo crecimiento del tráfico aéreo, principalmente a nivel doméstico, lo que consolidó y fortaleció la conectividad y cohesión territorial; aportación a la riqueza nacional; generación de empleo; y apoyo a industrias muy relacionadas entre sí.

**Palabras clave:** transporte aéreo; políticas públicas; liberalización; aeropuerto; Colombia.

## Impacto das políticas públicas no desenvolvimento do setor de transporte aéreo. O caso da Colômbia

Seguindo a tendência mundial e regional, a Colômbia liberalizou o setor de transporte aéreo, ou indústria, no início da década de 1990, e assim deu início a uma bateria ininterrupta (até o momento) de políticas públicas para esse setor, acompanhada paralelamente por diversas reformas no nível institucional, todas baseadas no conceito de que o Estado colombiano considera o transporte aéreo um serviço público essencial e que contribui para o desenvolvimento econômico nacional. Portanto, este trabalho, cujo caráter é a análise de um estudo de caso, apresenta e analisa o impacto das políticas públicas no desenvolvimento e evolução da indústria do transporte aéreo na Colômbia. Para tanto, a análise se concentra, por um lado, na abordagem e abordagem das autoridades colombianas na formulação e implementação das referidas políticas públicas e, por outro, na avaliação do desenvolvimento e crescimento do setor de transporte aéreo e sua influência direta, em outros setores relacionados e indicadores socioeconômicos. O principal resultado das políticas implementadas é: o elevado e continuado crescimento do tráfego aéreo, principalmente a nível doméstico, que consolidou e reforçou a conectividade e a coesão territorial; contribuição para a riqueza nacional; geração de empregos; e apoio a setores intimamente relacionados.

**Palavras-chave:** transporte aéreo; políticas públicas; liberalização; aeroporto; Colômbia.

## Impact of public policies on the development of the air transport industry. The case of Colombia

Following the global and regional trend, Colombia liberalized the air transport sector at the beginning of the 1990s. This measure unleashed an uninterrupted (until now) set of public policies for the sector, accompanied by several reforms at the institutional level, all in the belief that the Colombian state considers air transport an essential public service that contributes to national economic development. This work uses the case study method to present and analyze the impact of public policies on the development and evolution of the air transport sector in Colombia. The analysis focuses on the approach of the Colombian authorities in the design and implementation of public policies, and the evaluation of the development and growth of the air transport sector and its direct influence on other related industries and socio-economic indicators. The main results of the implemented policies are: high and continued growth of air traffic, mainly at the domestic level, which consolidated and strengthened connectivity and territorial cohesion; contribution to national wealth; generation of employment; and support to closely related industries.

**Keywords:** air transport; public policy; liberalization; airport; Colombia.

## AGRADECIMIENTOS

Esta investigación fue financiada mediante un proyecto FODEIN (Universidad Santo Tomás, Bogotá, Colombia).

### 1. INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo desempeña un papel importante en la sociedad globalizada de hoy. Existe una creciente comprensión entre los gobiernos de todo el mundo de que la conectividad aérea es un activo que mejora la competitividad global de las ciudades, regiones y países. En este contexto, muchos gobiernos formulan políticas públicas en sus industrias (locales) de transporte aéreo para mejorar los resultados de conectividad a nivel regional / territorial, a fin de lograr una cartera de conectividad que satisfaga mejor las necesidades de la sociedad (van de Vijver, Derudder, Bassens & Witlox, 2014). Cada vez hay más pruebas de que el crecimiento de la conectividad aérea estimula la productividad, la inversión extranjera directa, el turismo, etc. en las diferentes regiones de un país (Burghouwt, 2017).

La mejora de la conectividad entre los territorios y regiones, en los diferentes países del mundo y entre éstos, debe su positivo desarrollo en las últimas tres décadas al estímulo de la industria de la aviación. Ahora bien, esta industria ha tenido que experimentar una evolución significativa desde sus inicios. Un evento relevante marca un hito en la historia de la industria de la aviación civil, la Convención de Chicago (diciembre de 1944), a partir de la cual da comienzo la regulación de la aviación civil internacional (Organización de Aviación Civil Internacional [OACI], 2006). Pero la regulación de la industria, a nivel mundial, a través del desarrollo de políticas regulatorias muy estrictas y hasta restrictivas (principalmente en las décadas de 1960 y 1970), afectó al mercado de la competencia influyendo negativamente en el precio de los pasajes, en la demanda y finalmente en el flujo/movimiento de pasajeros (Forsyth, 2006). Pero la industria presenta un gran cambio en el año 1978, cuando en Estados Unidos se liberaliza el sector aerocomercial, evento que continuó en Europa en la década de 1980, y luego al resto del mundo, en diferentes velocidades (Belobaba, Odoni & Barnhart, 2009). La liberalización de la industria concatenó una serie de eventos relevantes, a saber: intercambio de derechos de tráfico (a través de la firma de convenios bilaterales), privatización de las líneas aéreas de bandera, entrada a los mercados de nuevos operadores aéreos privados, en especial los operadores *charter* y las líneas aéreas de bajo costo, acuerdos de cielos abiertos, generación de las grandes alianzas entre los operadores aéreos, y finalmente la comercialización y privatización de aeropuertos (Doganis, 2006; Wittmer, Bieger & Müller, 2011). Todo ello, que sigue aún su curso, eliminó barreras proteccionistas, propició la competencia, las tarifas se redujeron y estimuló la demanda triplicando el tráfico aéreo mundial en las últimas tres décadas (International Air Transport Association [IATA], 2016).

En Colombia se liberaliza la industria del transporte aéreo a principios de la década de 1990 y experimenta todos los eventos antes citados, que se produjeron a nivel mundial, a través de una batería de políticas públicas diseñadas exclusivamente para el sector aéreo, y que aún siguen su curso (Díaz Olariaga, 2016a). Por todo ello, este trabajo presenta, como línea diferencial de desarrollo, la evolución del transporte aéreo colombiano desde la óptica de la política pública, es decir, como éstas impactaron en su evolución y desarrollo. Y por último, aunque no menos importante además con esta investigación se pretende llenar el vacío existente en la literatura científica en la temática, tanto a nivel regional (Latinoamérica) como local (Colombia), en donde solo se encuentran algunos

informes técnicos sectoriales de instituciones panamericanas (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2015, 2017; Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2007, 2016, 2018; Corporación Andina de Fomento [CAF], 2006) y un solo estudio económico regional del Banco Mundial (Serebrisky, 2012).

Entonces, este artículo, cuya estructura es de desarrollo de un “caso de estudio (o perspectiva práctica)”, presenta la siguiente línea metodológica: en primer lugar se desarrolla el marco conceptual, cuya base de análisis es la regulación y posterior desregulación del transporte aéreo a nivel mundial, se hace necesario la presentación en contexto de la evolución de esta industria para comprender los eventos acaecidos en la misma en las últimas seis / siete décadas. Paso seguido se desarrolla el caso de estudio propiamente dicho, y se hace en dos vertientes básicas, por un lado se presenta el marco institucional, legal y regulatorio del transporte aéreo en Colombia, y en segundo lugar las políticas de privatización de aeropuertos, base fundamental de las políticas públicas para la industria. En tercer lugar, se presentan y analizan, hasta donde lo permite el alcance del trabajo, los impactos de las políticas públicas en la industria del transporte aéreo colombiano, a través de ciertos indicadores relacionados. Y finalmente el trabajo se cierra con las oportunas conclusiones finales.

## 2. MARCO CONCEPTUAL

### 2.1 La regulación del transporte aéreo internacional

Se puede afirmar que la industria del transporte aéreo o de la aviación civil empieza a ser formalmente regulada a partir de la Convención de Chicago de 1944, la cual dio nombre a lo que se conoce como Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI, 2006). El objetivo de esta convención multinacional, que se celebró en la ciudad de Chicago (EE.UU.), fue la de establecer el marco para todos los acuerdos bilaterales y multilaterales futuros para el uso de los espacios aéreos controlados por los Estados. El Convenio resultante (y antes citado), delimitaba a través de instrumentaciones contenidas dentro del Derecho Internacional el establecimiento de las rutas aéreas, que a su vez dio origen a las denominadas Libertades del Aire (International Civil Aviation Organization [ICAO], 2004), las cuales ejercen una acción reguladora que norma el libre flujo del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados.

Para la industria aérea la regulación se consideró necesaria para evitar la competencia destructiva y la inestabilidad del mercado (Papatheodorou, 2002). Entonces, a nivel nacional (o doméstico) en varios países, empezando (y principalmente) por Estados Unidos, se pensó que la regulación de las tarifas y la capacidad de asientos dotaría de estabilidad al mercado, lo que permitiría a los transportistas con licencia institucional crecer y prosperar al lograr altos factores de carga y economías de escala sin dilución del rendimiento. Y a nivel internacional la regulación adoptó la forma de acuerdos bilaterales restrictivos entre países con respecto al intercambio de derechos de tráfico, la designación de líneas aéreas autorizadas a volar entre los dos estados, el control de tarifas, la frecuencia y la capacidad.

En otro orden, otro de los pilares o componentes básicos de la industria del transporte aéreo también estaba fuertemente regulado. Más específicamente los aeropuertos, que eran esencialmente proveedores de servicios pasivos para las aerolíneas (Díaz Olariaga, 2017a). Los mismos eran propiedad del Estado y gestionados/operados por los mismos (aunque esto último ahora ha cambiado, hoy en

día muchos aeropuertos son operados por empresas privadas), en la mayoría de los casos sus ingresos dependían casi exclusivamente de fuentes y subsidios aeronáuticos; su política de aranceles solía ser determinada por el gobierno sobre una base *ad hoc* y las actividades comerciales desempeñaban un papel menor (o casi nulo).

Parece, por lo tanto, que la regulación económica del sector del transporte aéreo tenía una razón (de interés) detrás de ello. En la práctica, sin embargo, el régimen regulatorio estricto creó más problemas de los que realmente resolvió. Por ejemplo, en la mayoría de los países, las compañías de bandera permanentemente presionaban para que continuaran los subsidios del gobierno para cubrir sus (habitualmente) operaciones ineficientes y deficitarias. Esto inevitablemente generó inquietudes públicas y generó un sentimiento negativo acerca de si los recursos de los contribuyentes se gastaban adecuadamente (Doganis, 2002). Además, la política de tarifas altas resultó perjudicial para el desarrollo del turismo en la mayoría de los casos, ya que no estaba acompañada por la prestación de un servicio de alta calidad a bordo o en el destino (Papatheodorou, 2008).

## **2.2 La desregulación del transporte aéreo internacional**

La desregulación del transporte aéreo, a nivel mundial, da inicio cuando el gobierno de los Estados Unidos desreguló en el año 1978 el mercado aerocomercial (o de las aerolíneas) (Bailey, Graham & Kaplan, 1985; Goetz & Vowles, 2009), y siguió una política activa de liberalización a través de los llamados acuerdos de cielos abiertos a nivel internacional (Crook, 2011). Esta política de liberalización tuvo continuidad en Europa, en donde se siguió un proceso gradual, en tres fases entre 1988 y 1997 (Barrett, 2009; Wittmer et al., 2011); desde entonces, las tarifas, las frecuencias y la capacidad son determinadas libremente por las aerolíneas, aunque la Comisión Europea se reserva el derecho de intervenir en contra de precios predatórios, tarifas excesivas y *dumping* de asientos (Papatheodorou, 2008).

## **2.3 La desregulación en el sector aeroportuario**

La nueva situación de liberalización / desregulación de la aviación comercial motivó e incentivó a los aeropuertos a plantearse una nueva fórmula de operación y gestión, una con un enfoque mucho más comercial y orientado al negocio. En definitiva, esta época (mediados de la década de 1980) podría considerarse como el inicio de la comercialización de los aeropuertos (Czerny, 2013; Frank, 2011; Graham, 2014; Ison, Francis, Humphreys & Page, 2011; Jimenez, Claro & Sousa, 2014; Wittmer et al., 2011).

Esta necesidad, y motivación, de enfocar la gestión del aeropuerto hacia lo comercial y el negocio produce varios cambios relevantes. En primer lugar los aeropuertos empiezan a perder sus fuertes vínculos con sus propietarios, el gobierno. Se flexibiliza la gestión de los aeropuertos a través de la creación de autoridades aeroportuarias, públicas pero más independientes, con el objetivo de dar más libertad e incluso autonomía al operador del aeropuerto para poder éstos adoptar las nuevas prácticas de gestión y priorizar actividades antes subvaloradas como la mejora de los ingresos no-aeronáuticos, el marketing aeroportuario, la gestión financiera, la evaluación comparativa, el control y aseguramiento de la calidad de servicio, etc. (Díaz Olariaga, 2017b; Wittmer et al., 2011).

Paso seguido, las privatizaciones de los aeropuertos fueron una realidad desde mediados de la década de 1980. Desde entonces un número considerable de aeropuertos, tanto domésticos como internacionales, han sido privatizados, evento que empezó en algunos países desarrollados y en muy pocos años se trasladó a los países emergentes y en vías de desarrollo. En definitiva, la desregulación del transporte aéreo impulsó la evolución del sector aeroportuario, primero con la “comercialización” y luego con la “privatización” de muchos aeropuertos, aunque a nivel mundial las regiones / países han seguido velocidades diferentes en dichos procesos (Díaz Olariaga, 2017a).

### **3. CASO DE ESTUDIO COLOMBIA: INSTITUCIONALIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO Y POLÍTICA PÚBLICA**

#### **3.1 Marco institucional, legal y regulatorio del transporte aéreo en Colombia**

En virtud del Decreto 260 de 2004 (luego modificado por: Decreto 886 de 2007; Decreto 1601 de 2011; Decreto 823 de 2017), la Autoridad de Aviación Civil de Colombia (en adelante AACC) (conocida como “Aerocivil”) es la (única) autoridad pública responsable de: a) la ejecución de las funciones de operación del Control de Tráfico Aéreo (ATC), b) de la gestión/operación de los aeropuertos no concesionados al sector privado, c) de la regulación técnica y económica del sector, d) de la fijación de las políticas aéreas a ser implementadas, y e) de la investigación de accidentes aéreos.

En otro orden, la AACC es el organismo encargado de determinar el acceso a los mercados por parte de las líneas aéreas nacionales y extranjeras. A través de acuerdos bilaterales (o acuerdos de servicios aéreos) la AACC define el número de líneas aéreas que podrán operar en un determinado mercado, la capacidad ofertada, así como las rutas (puntos de entrada y salida de cada país) y el régimen tarifario. Por otro lado, la AACC se encarga igualmente del marco de actuación de las líneas aéreas nacionales en el mercado colombiano.

#### **3.2 Políticas de privatización de aeropuertos en Colombia**

Sobre la gestión de la infraestructura aeroportuaria Colombia ha seguido la tendencia general en América Latina de concesionar la administración de dichas infraestructuras (Díaz Olariaga, 2017b). Este modelo busca liberar al Estado del alto gasto requerido por la infraestructura aeronáutica. Este proceso está regulado por una ley nacional (Ley 80 de 1993, artículo 30). Por otra parte, el estado nacional, a través de otra norma (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 1994) consagró el proceso de concesiones de aeropuertos a través de un plan de ordenamiento de la infraestructura aeroportuaria. El documento además de plantear una renovación tecnológica, autorizó el proceso de concesión de los aeropuertos a empresas privadas, y consideró la contraprestación económica para el Estado como único elemento para entregar la concesión. A esta contraprestación se le definió como destino: a) alimentar el fondo de compensación aeronáutica para subsidiar a los aeropuertos no rentables, b) financiar nuevas inversiones en dichos aeropuertos y c) financiar los servicios de tráfico aéreo y seguridad (Díaz Olariaga & Ávila, 2015).

Entonces, desde mediados de la década de 1990, y en varias fases temporales, denominadas generaciones, el sector público colombiano entregó en concesión varios aeropuertos del país, un total

de 19 a la fecha, los más grandes e importantes de la red aeroportuaria (Pulido & Díaz Olariaga, 2018) con el fin de obtener una mejor administración, modernización y expansión, operación, explotación comercial y mantenimiento de las terminales aéreas de mayor uso. Bajo el objetivo planteado de las concesiones aeroportuarias del país, la empresa, sociedad, consorcio o ente concesionario de los aeropuertos se desempeña únicamente como administrador del mismo.

La primera generación de concesiones se realizó bajo un modelo de ingresos mínimos garantizados al concesionario, con lo cual éste no asumía ningún riesgo. En esta generación se ceden al concesionario todos los ingresos regulados y no regulados de los aeropuertos, a cambio de una contraprestación fija para el Estado. También se establecía para el concesionario la responsabilidad del manejo, mantenimiento y operación del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias y ayudas audiovisuales de aproximación y zonas accesorias (Díaz Olariaga, 2017b). A partir de la segunda generación de concesiones, concretadas en el período 2000-2007, las contraprestaciones para el Estado se distribuyen entre unos cargos fijos y unos variables sobre el ingreso bruto del concesionario. Este cambio en los términos de la privatización de los aeropuertos se hizo necesario debido a que los ingresos que estaba recibiendo el Estado de ciertos aeropuertos no eran suficientes para llevar a cabo las inversiones que se tenían previstas. En la tercera generación de concesiones, año 2010, se mantienen y mejoran las condiciones de la segunda. No obstante, las diferencias más importantes se dan en que, por un lado, la forma de determinación del aumento del porcentaje de los ingresos brutos no se hace sobre ingresos fijos y variables sino que corresponde a un porcentaje determinado, que el concesionario debe pagar al Estado. De otra parte, se define como obligatorio el cumplimiento del plan maestro y por tanto la ejecución de las inversiones a cargo y riesgo del concesionario, definiendo un modelo de ingresos estimados a partir de los cuales se equiparan los ingresos regulados generados. La cuarta generación de concesiones dio inicio el 30 de diciembre de 2014, con la concesión del Aeropuerto Internacional de Barranquilla-Ernesto Cortissoz. Posterior y finalmente, a mediados de 2017, se concesionó el aeropuerto de la ciudad de Pereira (Pulido & Díaz Olariaga, 2018).

La política de concesiones de aeropuertos vino acompañada de una importante política de inversión pública (en los aeropuertos gestionados por el Estado) que no ha cesado desde hace dos décadas. Y por otro lado, la inversión privada en aeropuertos ha evolucionado de acuerdo a la dinámica propia de las concesiones, pasando de inexistente en el año 1996, año cero de inicio de las primeras concesiones, a un 20% como porcentaje del PIB de transporte aéreo en el año 2010 (Díaz Olariaga, 2016b). Entre los años 1993 y 2013 la inversión exclusivamente pública en infraestructuras aeroportuarias fue de aproximadamente USD 1.000 millones; mientras que la inversión exclusivamente privada, producida en las cuatro generaciones de concesiones aeroportuarias (total 18 aeropuertos), período 1996-2015, fue de USD 1.612 millones (Fedesarrollo, 2016). Finalmente, el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2015-2035 prevé una inversión mixta (pública y privada) de USD 5.300 millones en aeropuertos de la red (la mayoría de los mismos pequeños, unos pocos medianos y solo uno grande) en el período antes mencionado (Agencia Nacional de Infraestructura [ANI], 2019).

## 4. IMPACTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DEL SECTOR

### 4.1 Desarrollo del tráfico aéreo

En Colombia el crecimiento del tráfico aéreo en conjunto (todos los aeropuertos) y total (sumando pasajeros nacionales e internacionales), fue del 863% en el periodo 1992-2016 (Aerocivil, 2020; Díaz Olariaga, 2017c). Ahora bien, aunque esta cifra dice mucho sobre el crecimiento de pasajeros transportados, en transporte aéreo se utiliza, más frecuentemente, el indicador denominado “pasajeros-kilometro transportados”, o más usado en su acrónimo en inglés, RPK (*Revenue Passenger Kilometers*), que suministra una medida más exacta del tráfico real, ya que considera la distancia que el pasajero recorre en su viaje. Este indicador ayuda a identificar y dimensionar la cobertura geográfica de un aeropuerto (en distancia hacia sus diferentes destinos). Entonces, en el caso de Colombia, el RPK total (nac. + intl.) del sistema aeroportuario se triplicó en las últimas dos décadas (Aerocivil, 2020), producto de la incorporación, por parte de las líneas aéreas, tanto de nuevos destinos como de destinos internacionales más lejanos, además de una mayor oferta tanto de “sillas” como de frecuencias (Díaz Olariaga, 2016b). El crecimiento del RPK nacional se debe exclusivamente al aumento de la oferta de sillas y frecuencias por parte de los operadores aéreos, ya que la red de destinos (red de aeropuertos) se ha mantenido inalterable en las últimas décadas. Mientras que el crecimiento del RPK internacional es el resultado, además del aumento de la oferta de sillas y frecuencias, del aumento de destinos internacionales directos que conectan a Colombia con el exterior, el cual se ha casi duplicado en los últimos 25 años (Aerocivil, 2020; Díaz Olariaga, 2016a).

### 4.2 Impacto socio-económico

En lo que se refiere a los efectos socio-económicos que genera el transporte aéreo la presente investigación no ha podido realizar análisis específicos y/o particulares (por ejemplo, la influencia en la generación de empleo regional, en el PIB de las regiones / municipios, etc.), ya que las instituciones públicas relacionadas en Colombia no generan estadísticas tan específicas del sector del transporte aéreo a nivel de regiones y/o municipios. Asimismo es posible aportar aquí tres indicadores relacionados de interés. En primer lugar, en el periodo 2000-2014, la aportación del PIB del transporte aéreo al PIB nacional creció de 0,42% a 0,52%, verificando un crecimiento medio anual en el periodo del orden del 6% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 2019; Díaz Olariaga & Ávila, 2015). En segundo lugar, el crecimiento de la carga aérea transportada, indicador indirecto de la actividad económica y productiva, fue del 158% y 200% a nivel doméstico e internacional respectivamente en el periodo 1992-2016 (Aerocivil, 2020). Y en tercer lugar, la industria del transporte aéreo en Colombia genera aproximadamente 124.000 empleos distribuidos de la siguiente manera: a) 55.000 empleos directos; b) 44.000 empleos indirectos, vinculados a la cadena de suministro de la industria y c) 25.000 empleos inducidos. Y paralelamente, se promueve la creación de 198.000 empleos en industrias relacionadas, principalmente en turismo, como resultado de los efectos catalíticos de la industria del transporte aéreo (Díaz Olariaga & Ávila, 2015).

En lo que se refiere a los efectos sociales y económicos que genera el transporte aéreo en las regiones interiores del país (es decir, excluyendo la ciudad capital del país), la presente investigación determinó los siguientes indicadores: en el periodo 1992-2019 un crecimiento medio anual del tráfico

aéreo (y promedio entre todas las regiones del país, excluyendo el tráfico del principal aeropuerto del país, situado en la ciudad capital) del 12,03% vino acompañado con un crecimiento medio anual del 2,08% de la población (promedio entre todas las regiones) y de un 0,28% de crecimiento medio anual de empleo (promedio entre todas las regiones) (Aerocivil, 2020; DANE, 2020). En lo que se refiere al nivel de riqueza, el PIB regional (excluido el PIB de la ciudad capital del país) por pasajero regional (o doméstico) transportado se cuadruplicó en las últimas dos décadas y media (DANE, 2020).

Y finalmente, en lo que se refiere a una de las industrias más beneficiadas por el dinámico desarrollo del transporte aéreo, el turismo, destacar que en Colombia la entrada de turistas extranjeros (no-residentes) (turismo receptivo) y la salida de turistas colombianos residentes al extranjero (turismo emisor) vía aérea creció un 623% y 304% respectivamente en el periodo 2001-2017. En el año 2018 se verificó la mayor entrada de turistas extranjeros de toda la historia del país, 4,4 millones (con un crecimiento del 10,4% con respecto al 2017), donde el 90% de los turistas ingresaron al país por vía aérea (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo [MinCIT], 2019).

## 5. CONCLUSIONES

Las políticas públicas más relevantes para el sector del transporte aéreo en Colombia dieron inicio a mediados de la década de 1990 y aún siguen su curso. Asimismo, no fue hasta 2006 cuando el gobierno nacional colombiano, en vista de la alta dinámica de la industria aérea, entendió la importancia estratégica del transporte aéreo para la economía nacional. Por esta razón, aunque ciertas políticas para el sector ya se estaban implementando vía instrumentos legislativos (normas y decretos *ad hoc*) desde mediados de la década de 1990, fue en la segunda mitad de la primera década de 2000 cuando las políticas públicas para el sector del transporte aéreo adquieren relevancia o carácter de Estado y se presentan (definiendo planificación y objetivos) en los planes nacionales de desarrollo de país para los períodos 2006-2010, 2010-2014, 2014-2018 y 2018-2022 (en curso) (DNP, 2019). Estas políticas fueron implementadas, administradas y controladas principalmente por la AAC.

Los indicadores de la industria muestran que tanto el programa de concesiones aeroportuarias al sector privado, realizado en cuatro fases temporales entre 1996 y 2017, junto con la progresiva liberalización del sector aerocomercial, que comenzó en la década de 1990 (y donde en el año 2012 se produce la total desregulación de las tarifas aéreas (Díaz Olariaga & Zea, 2018), y las políticas de inversión pública en infraestructuras aéreas, fueron fundamentales para el crecimiento, consolidación y fortalecimiento de la industria del transporte aéreo colombiano. El impacto y los efectos de la política pública en el transporte aéreo se ilustran claramente con todos los indicadores aquí presentados y analizados. Estas políticas no solo han catapultado a la industria, sino que también el transporte aéreo contribuye significativamente a la conectividad y cohesión territorial, a la riqueza nacional, a la generación de empleo, y apoya y estimula el crecimiento en otros sectores estratégicos del país, por ejemplo, el turismo y el comercio internacional.

## REFERENCIAS

- Aerocivil. (2020). *Estadísticas*. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (2019). *Plan de Transporte Multimodal*. Recuperado de <https://www.ani.gov.co/planes/plan-maestro-de-transporte-intermodal-22006>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2007). *Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica*. Washington, DC: Autor.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *Transporte aéreo, regulación y economía*. Washington, DC: Autor.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2018). *Desarrollando un sector aéreo más eficiente, asequible y seguro en América Latina y el Caribe*. Washington, DC: Autor.
- Bailey, E., Graham, D., & Kaplan, D. (1985). *Deregulation the airlines*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Barrett, S. (2009). *Deregulation and the airline business in Europe*. London, UK: Routledge.
- Belobaba, P., Odoni, A., & Barnhart, C. (2009). *The global airline industry*. Chichester, UK: John Wiley & Sons.
- Burghouwt, G. (2017, September). *Influencing Air Connectivity Outcomes* (Discussion Paper n. 2017-24). Paris, France: International Transport Forum.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible. *Boletín FAL*, 341(5), 1-8.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2017). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política. *Boletín FAL*, 359(7), 1-11.
- Corporación Andina de Fomento. (2006). *Estudio Analítico sobre la Integración del Transporte Aéreo en América del Sur*. Caracas, Venezuela: Corporación Andina de Fomento.
- Crook, R. (2011). U.S. Open Skies agreements number more than one hundred. *American Journal of International Law*, 105(3), 586-588.
- Czerny, A. (2013). Public versus private airport behavior when concession revenues exist. *Economics of Transportation*, 2(1), 38-46.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2020). *Estadísticas*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema>
- Departamento Nacional de Planeación. (1994). *Reordenamiento institucional y plan de expansión del sistema aeroportuario – Documento CONPES 2727*. Bogotá, Colombia: Autor.
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). *Planes Nacionales de Desarrollo de Colombia*. Recuperado de <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/paginas/planes-de-desarrollo-anteriores.aspx>
- Díaz Olariaga, O. (2016a). Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia. *Revista Transporte y Territorio*, 14, 122-143.
- Díaz Olariaga, O. (2016b). Análisis de la evolución de las políticas públicas y de regulación en la industria aeroportuaria en Colombia. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 26, 7-42.
- Díaz Olariaga, O. (2017a). Análisis de la privatización, regulación y operación aeroportuaria. In *Anales del 13º Congreso Colombiano de Transporte y Tránsito*, Bogotá, Colombia.
- Díaz Olariaga, O. (2017b). Políticas de privatización de aeropuertos. El caso de Colombia. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 29, 7-35.
- Díaz Olariaga, O. (2017c, Julio). *Prognosis de tráfico aéreo. El caso del Aeropuerto Intl. de Bogotá (Colombia)* (Working Paper). Recuperado de <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.31292.74882>
- Díaz Olariaga, O., & Ávila, J. (2015). Evolution of the airport and air transport industry in Colombia and its impact on the economy. *Journal of Airline and Airport Management*, 5(1), 39-66.
- Díaz Olariaga, O., & Zea, J. F. (2018). Influence of the liberalization of the air transport industry on configuration of the traffic in the airport network. *Transportation Research Procedia*, 33, 43-50.
- Doganis, R. (2002). *Flying Off Course: The Economics of International Airlines*. London, UK: Routledge.

- Fedesarrollo. (2016). *Competitividad en el transporte aéreo en Colombia*. Bogotá, Colombia: Autor.
- Forsyth, P. (2006). Martin Kunz Memorial Lecture. Tourism benefits and aviation policy. *Journal of Air Transport Management*, 12, 3-13.
- Frank, L. (2011). Business models for airports in a competitive environment. One sky, different stories. *Research in Transportation Business & Management*, 1(1), 25-35.
- Goetz, A., & Vowles, T. (2009). The good, the bad, and the ugly: 30 years of US airline deregulation. *Journal of Transport Geography*, 17(4), 251-263.
- Graham, A. (2014). *Managing Airports: An International Perspective*. London, UK: Routledge.
- International Air Transport Association. (2016). *Annual Review 2016*. Montreal, Canada: Autor.
- International Civil Aviation Organization. (2004). *Manual on the Regulation of International Air Transport*. Montreal, Canada: Autor.
- Ison, S., Francis, G., Humphreys, I., & Page, R. (2011). UK regional airport commercialization and privatisation: 25 years on. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1341-1349.
- Jimenez, E., Claro, J., & Sousa, J. P. (2014). The Airport Business in a Competitive Environment. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111(5), 947-954.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2019). *Estudios Económicos, Estadísticas e Informes*.
- Recuperado de <http://www.mincit.gov.co/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-turismo>
- Organización de Aviación Civil Internacional. (2006). *Convenio sobre Aviacion Civil Internacional*. Montreal, Canada: OACI.
- Papatheodorou, A. (2002). Civil Aviation Regimes and Leisure Tourism in Europe. *Journal of Air Transport Management*, 8(6), 381-388.
- Papatheodorou, A. (2008). The Impact of Civil Aviation Regimes on Leisure Travel. In A. Graham, A. Papatheodorou, & P. Forsyth (Eds.), *Aviation and Tourism*. Burlington, Canada: Ashgate Publishing Company.
- Pulido, L., & Diaz Olariaga, O. (2018). Influencia del tipo de gobernanza del aeropuerto en su eficiencia. El caso de Colombia. In *Anales del 8º Seminario Internacional de Investigación en Gestión de la Infraestructura*, Bogotá, Colombia.
- Serebrisky, T. (2012). *Airport Economics in Latin America and the Caribbean*. Washington, DC: The World Bank.
- Van de Vijver, E., Derudder, B., Bassens, D., & Witlox, F. (2014). Filling some black holes: Modeling the connection between urbanization, infrastructure, and global service intensity. *The Professional Geographer*, 66(1), 82-91.
- Wittmer, A., Bieger, T., & Müller, R. (2011). *Aviation Systems*. Heidelberg, Germany: Springer.

## Oscar Díaz Olariaga



<https://orcid.org/0000-0002-4858-3677>

Doctor en Ingeniería Aeronáutica; Doctor en Economía y Administración de Empresas; Profesor de la Facultad de Ingeniería Civil e investigador del Grupo de Investigación GIFIC en la Universidad Santo Tomás.  
E-mail: oscardiazolariaga@usantotomas.edu.co