

# **EFFECTOS DE LA GLOBALIZACION EN LA AVIACION COLOMBIANA**

**CARLOS ANDRES PORRAS GRACIA  
DAVID RIVERA SOLER**

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
ESPECIALIZACION EN ADMINISTRACION AERONAUTICA  
BOGOTA 10 DE NOVIEMBRE DE 2010**

## **RESUMEN**

El lector encuentra un breve diagnóstico de la problemática por la cual atraviesa la aviación civil del país, especialmente lo concerniente con el aeropuerto el Dorado y así mismo se aportará una breve explicación del porque Colombia esta rezagándose ante el fenómeno de la globalización.

De igual manera se dará una definición de la globalización sus generalidades y efectos en Colombia. También se encontrará con una descripción de la infraestructura aeroportuaria del aeropuerto el Dorado, las políticas aeronáuticas relacionadas con el fenómeno global referente al transporte de carga y pasajeros.

Por último en este análisis se señalan unos indicadores que muestran las falencias que presenta el Dorado en cuanto a aspectos de seguridad e infraestructura y que muestran claramente su incapacidad de atender la avalancha de carga y pasajeros, provenientes de los Tratados de Libre Comercio.

## **DESCRIPTORES**

Aeropuerto El Dorado. Políticas Aeronáuticas. Tratado de Libre Comercio.  
Infraestructura Aeroportuaria. Globalización. Transporte de carga. Transporte de pasajeros. Seguridad Aeroportuaria.

## INTRODUCCIÓN

Colombia no está preparada para el reto de la globalización en el sector aeronáutico.

Este país al igual que otros países del mundo se encuentra atravesando por un proceso de transformación en el cual se han ido eliminando barreras de todos los niveles tanto económicas, tecnológicas y sociales.

En este proceso el país se ha venido rezagando con sus similares del continente por diversas razones, este trabajo investigativo pretende plasmar y analizar las diversas razones para explicar el motivo de rezago, enmarcado principalmente en el sector aeronáutico civil del país.

En este análisis se quiere mostrar al lector un breve resumen de los aspectos aeronáuticos para los cuales el país no se encuentra preparado y así mismo una propuesta de cómo aprovechar para el beneficio del país, el fenómeno de la globalización.

Se tomará como referencia para este análisis el principal Aeródromo de Colombia que es El Dorado, ya que este reúne las características adecuadas por su tamaño, frecuencias, cantidad de pasajeros movilizadas, cantidad de carga transportada, su infraestructura, su tecnología.

De la misma manera se pretende informar al lector que políticas en materia aeronáutica está llevando a cabo el gobierno colombiano y si estas en realidad están fomentando el ingreso controlado del fenómeno de la globalización para un adecuado aprovechamiento.

## CONCEPTO DE GLOBALIZACIÓN Y GENERALIDADES EN COLOMBIA

La globalización es la expansión de las empresas capitalistas y la intensificación del poder económico dominado por grandes transnacionales y mercados financieros. Su único objetivo es la obtención de mas y mayor beneficio económico; pretende abarcar todos los territorios y ámbitos de la relación humana para integrarlos en el mercado y cimentarlos en relaciones monetarias.

La globalización avanza primero en asociaciones regionales de libre comercio, como la Unión Europea, la Comunidad Asiática de Naciones, MERCOSUR, NAFTA y CAN, con políticas de arancel cero que permiten un aumento de la especialización, por lo cual la productividad de cada país se profundiza en la medida en que se alcance la movilidad del trabajo y de los capitales; esta situación facilita por la renuncia a las monedas nacionales y el deseo de compartir una nueva moneda regional, como es el caso del euro.

En adición a lo anterior: “La globalización es definida como un fenómeno radicalmente amplio que se precipito súbitamente en la década del 80 y que determino un cambio fundamental en lo económico, cultural, político y militar”<sup>1</sup>; es un conjunto de procesos que involucra a países, regiones, gobiernos, empresas y personas alrededor del mundo; es al mismo tiempo, la idea de un mundo interdependiente, en donde capital, tecnología, gentes, ideas e influencias culturales fluyen a través de las fronteras sin límites dentro de los estados nacionales, las regiones o las localidades es un proceso totalmente libre de circulación de mercancías, capitales y factores de producción entre los países, del mundo, en donde ellos intercambian ampliamente sus producciones y todos los factores circulan sin barreras en las fronteras nacionales y en donde se busca que haya una sola moneda llamada *The Globe*<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>TORTOSA, M. José. Sociología del Sistema mundial. Ed. Tecnos. Madrid 1992. Citado por SALGUERO CUBIDES, Jorge. Globalización, economía y regiones de Colombia. En: Sociedad Geográfica de Colombia. p 1 [en línea][consultado 17 sep 2010]. Disponible en < [www.sogeocol.edu.co](http://www.sogeocol.edu.co).>

<sup>2</sup> SALGUERO CUBIDES, Jorge. Globalización, economía y regiones de Colombia. En : Sociedad Geográfica de Colombia. p 1 [en línea][consultado 17 sep 2010].Disponible en < [www.sogeocol.edu.co](http://www.sogeocol.edu.co).>

El país en la actualidad se encuentra inmerso en un proceso de apertura de fronteras tanto físicas, tecnológicas, de capitales y culturales. Este fenómeno comenzó ya hace unos años atrás en el gobierno del Presidente Cesar Gaviria Trujillo, más conocido como la apertura económica. Para esa época el fenómeno golpeo duramente sectores de la economía que no se encontraban preparados para esta primera fase del fenómeno de la globalización.

Años después el país se apresta a firmar Tratados de Libre Comercio con diversos países como Los Estados Unidos y Corea; además de otros ya firmados y aprobados como el TLC con Canadá y Chile. Así que surgen unas interrogantes que obligan a pensar y analizar si en realidad el país está preparado para afrontar el reto de la globalización, al menos en el sector aeronáutico civil.

La gran inquietud es definir si la infraestructura aeroportuaria está lista para recibir la avalancha de aeronaves, gente y productos, provenientes de otros países con los que se han firmado tratados de libre comercio. Se puede afirmar que el país se va a rezagar con respecto a países vecinos, que si han llevado a cabo inversiones claras y objetivos bien definidos, lo que conllevara a que las empresas aeronáuticas o aerolíneas elijan efectuar la mayoría de sus operaciones en países que cuenten con una infraestructura apropiada, lo que generara pérdida de clientes, inversores extranjeros, turistas, trayendo como consecuencia desempleo.

“El propósito económico que inspiró la globalización es, sin lugar a duda, el de crecimiento económico de la clase empresarial, pero no hay evidencia de que la cuestión de desarrollo del ser humano tiene parte importante en el movimiento, ahora precipitadamente a flote en todas partes del mundo. Como tal, la globalización puede ser una buena estrategia para la acumulación de riquezas, pero esas riquezas son ante todo para unos pocos y no integra

ninguna política proyectada para el desarrollo integral de una comunidad o una población”<sup>3</sup>.

## **EFFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN**

El fenómeno de la globalización es de gran importancia para los países en varios sentidos; unos positivos y otros negativos. En los aspectos positivos se destaca que la pérdida de fronteras en el aspecto tecnológico y de comunicaciones, posibilita que la gente tenga libre acceso a información y conocimientos que anteriormente estaban restringidos. Ahora es posible efectuar conferencias virtuales y hasta llevar procedimientos quirúrgicos con la asesoría de un especialista a miles de kilómetros de distancia.

En los aspectos negativos, la libre entrada de productos de otras partes del mundo desde comida hasta repuestos, pueden llevar a pique la economía de un país, si este no toma las medidas necesarias para contrarrestar su efecto, ya que por ejemplo hay manufacturas como una camiseta de algodón que hecha y vendida en Colombia llega a costar \$5000, esta misma camiseta traída de la China cuesta entre \$1500 y \$2000 cifras con las que el productor nacional no puede competir. Por eso es muy importante que los países se preparen para estos eventos.

“Varios estudios han concluido que la globalización ha beneficiado tanto a los países pobres como a los países ricos. Pero tales estudios tradicionalmente no se interesan en los índices de desarrollo integral, sino en cifras sobre actividad comercial global e ingresos totales. Y lo que no se calcula, principalmente en los estudios es el impacto provocado por el cambio de los agentes de control del comercio de la esfera local a la internacional, donde los que toman las decisiones no son políticos responsables a los electorados. Son más bien los que administran las bancas de capital, naturalmente con su interés principal en realizar ganancias sobre sus amplias inversiones. Es decir, no son

---

<sup>3</sup>MATEUS. Julián y BRASSET. David. La Globalización: Sus efectos y bondades. p 66[en línea][consultado 18 sep 2010].Disponible en <[www.fuac.edu.co/revista/M/cinco.pdf](http://www.fuac.edu.co/revista/M/cinco.pdf)>

representativos del pueblo y tampoco no son responsables al pueblo, ni son fácilmente asequibles por el público; supone sólo que siempre se encontrarán lejos de la vista del público, refugiados en las pequeñas salas de juntas de las distintas capitales del mundo empresarial.

Por el carácter poderoso que posee el capital entre un mundo sumamente materialista, imprevisor y ciego a los valores humanos y espirituales, un capitalismo cada vez más prepotente por la caída del comunismo y la obsequiosidad de los líderes políticos, la gente de todas las clases sociales y en todas partes del mundo se ve resignada y conforme con las intenciones de los que manejan estos grandes capitales. Como tal, los intereses de las poblaciones regionales y locales, se ven más y más desplazados fuera de las comunidades local y nacional hacia el exterior del país, alejándose cada vez más del alcance de la pobre e impotente población local”<sup>4</sup>

Para minimizar alguna consecuencia negativa producto de la globalización, es necesario analizar el impacto sobre la población, ya que pueden llegar a verse afectados los pequeños productores y las pymes (pequeñas y medianas empresas). Estas ayudan a jalonar el crecimiento de la economía y generan empleos directos e indirectos.

## **INFRAESTRUCTURA DEL AEROPUERTO EL DORADO**

En este análisis se quiere resaltar ante todo la infraestructura de carga del aeropuerto el Dorado, la razón son los futuros Tratados de Libre Comercio. Incluye parqueos, accesos, puertas de atención, cuartos fríos y otros factores vitales para el flujo normal de carga y así mismo su almacenamiento.

En la actualidad se han visto afectadas importantes operaciones de carga por no contar con la infraestructura adecuada. En la parte operativa se requiere efectuar por separado las actividades de importaciones y exportaciones, ya que

---

<sup>4</sup> MATEUS y BRASSET. David, Op. Cit., p. 68.

ambas poseen flujos de carga distintos, así mismo es necesario adecuar la logística para ambas operaciones.

Hay razones para llevar por separado las operaciones mencionadas anteriormente: primero por seguridad y segundo por los trámites aduaneros y de carácter operativo. Es necesario tener en cuenta que es mayor el número de operaciones en toneladas en las exportaciones, que en las importaciones; con base en esto se debe revisar la capacidad de las bodegas, de los cuartos fríos y así mismo analizar si el *dwell time* (tiempo de permanencia de carga en las bodegas) permitirá mantener en buen estado las distintas mercancías.

En el caso de las importaciones hay aspectos que deben definirse claramente como lo son los procesos operativos y aduaneros; el espacio requerido para almacenar carga se determina con el tiempo en que la carga va a permanecer en el aeropuerto. De igual manera existe mercancía peligrosa que debe manejarse por separado, también la carga perecedera y el manejo de animales vivos, que deben cumplir con normas fitosanitarias y zoonosanitarias, según las regulaciones nacionales e internacionales.

Para las exportaciones se definen los mismos aspectos que en las importaciones, teniendo en cuenta que la logística para la manipulación de las flores es diferente a otro tipo de mercancías y su importancia radica en que las flores representan el 84% de carga en exportaciones, el porcentaje restante debe manejarse de forma que no se vean afectados otros productos y mas teniendo en cuenta el mayor flujo de mercancías ante un eventual TLC.

Otro aspecto fundamental en este análisis es el del equipo ETAA (equipo terrestre de apoyo aeronáutico), el cual requiere de sus propias instalaciones para mantenerlos en óptimo estado y así cumplir con eficiencia, seguridad y eficacia su servicio a las aeronaves. Por esta razón se debe destinar los recursos necesarios para el aseguramiento de esta actividad.



Otro aspecto importante en este análisis de la infraestructura concierne a la infraestructura destinada a las exportaciones, ya que se identificó insuficiencia en bodegas, manejo de carga, plataforma de parqueo de aeronaves y la zona de parqueo de camiones. Este problema se vuelve mas serio en la temporada de exportación de flores.<sup>5</sup>

## **POLITICAS AERONÁUTICAS ACTUALES**

Antes de hablar de las políticas aeronáuticas que rigen la aviación colombiana, es conveniente conocer algunos de los antecedentes que llevaron a la implantación de dichas políticas. El inicio del presente siglo vino acompañado por una grave crisis mundial en lo referente al transporte aéreo, debido a aspectos derivados de la caída de la demanda y una excesiva oferta.

La situación empeoró por los atentados terroristas del 11 de septiembre, el virus proveniente de Asia llamado gripe aviar y los constantes conflictos de medio oriente, que sumados incidieron negativamente en la actividad aérea de manera global.

Hubo una desmesurada alza en cuanto a seguros aéreos, seguridad aeroportuaria, incluyendo la seguridad de las empresas prestadoras del servicio aéreo y sobre todo el significativo aumento en los costos de combustible.

“En nuestro país, la situación fue especialmente crítica teniendo en cuenta factores tales como:

El orden público, que alejó el turismo especialmente internacional, e incrementó los costos de seguridad,

---

<sup>5</sup> El aeropuerto internacional el dorado una plataforma estratégica para el comercio exterior de Bogotá y Cundinamarca.[en línea][consultado 15 oct 2010]. Disponible en <camara.ccb.org.co/.../785\_2004\_9\_24\_9\_31\_26\_aeropuerto .pdf>

La restricción de visas a los colombianos, lo cual ha afectado la movilización internacional de los coterráneos

La devaluación del peso, que alcanzó el 11 de febrero de 2003, la histórica tasa de cambio de \$2.968,88 por dólar, afectando sensiblemente los costos de la industria.

La crisis económica que se apreciaba en indicadores como el de la tasa de empleo, la deuda externa, el gasto público y el déficit fiscal”<sup>6</sup>.

La implantación de una política, no debe cobijar sólo al empresario y al mismo gobierno, toda política para que sea funcional y traiga los resultados esperados requiere ser dirigida también a la sociedad, ya que es la gente, la que con su dinero gasta o mejor, lo usa comprando su tiquete aéreo y comprando los productos provenientes de otras partes del mundo, dejando grandes ganancias a las líneas aéreas y a los importadores y exportadores. Es decir las políticas deben ser integrales.

## **POLÍTICA RESPECTO AL TRANSPORTE REGULAR DE PASAJEROS INTERNACIONALES**

El transporte de pasajeros internacionales es un factor muy importante para tener en cuenta ya que ellos, son los encargados de conocer y dar a conocer a personas de sus países de origen, la información positiva sobre sucesos que ocurren en el país, ya que las negativas se conocen en todo el mundo a través de diversos medios de comunicación, pero las virtudes del país al conocerlas y transmitir las personalmente causan un efecto que motiva a otros viajeros a venir y a gastar en el país, generando ingresos para un gran número de personas, desde hoteleros y artesanos, hasta taxistas y otro gran número de personas beneficiadas directa e indirectamente.

---

<sup>6</sup>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL. Normatividad: Política aerocomercial. Pagina 1. Bogotá.[en línea][consultado 18 sep 2010].Disponible en <[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)>

“Con relación a los servicios internacionales de pasajeros, teniendo en cuenta que se registran mejoras sustanciales en los indicadores financieros de las empresas nacionales, en los niveles de ocupación promedio, y en las cifras de pasajeros movilizados que reportan el crecimiento muy importante del mercado internacional, se continuará en la línea de la progresiva liberalización de los servicios internacionales, facilitando la introducción de nuevos servicios.

De igual manera, con el fin de apoyar la política de promoción de los destinos turísticos que ofrecen posibilidades de promoción internacionales tales como Cartagena, Eje Cafetero, Santa Marta, Leticia y San Andrés y Providencia, se buscará que los acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo los incluyan como puntos sin restricciones en cuanto al número de operadores, frecuencias o derechos de tráfico”<sup>7</sup>.

La funcionalidad de una política requiere que sea analizada e implantada teniendo en cuenta diversos puntos de vista. Si el país quiere atraer mas inversores extranjeros, hay que facilitar la llegada de estas personas, la manera es: reducir tasas aeroportuarias, reducir tramites de inmigración tanto emigración y una de las cosas mas importantes es revisar el costo del combustible colombiano, ya que un país productor no debe cobrar mas que un país que no posea este recurso.

## **POLÍTICA RESPECTO AL TRANSPORTE DE CARGA INTERNACIONAL**

El transporte internacional de carga es un tema fundamental para el país, ya que esta es la puerta de entrada de las importaciones y la puerta de salida de nuestros productos (exportaciones). Dependiendo de la rapidez, el profesionalismo en todas las actividades concernientes a la logística y los

---

<sup>7</sup> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL. Normatividad: Política Aero comercial. Paginas 9,10. Bogotá.[en línea][consultado 18 sep 2010] Disponible en <[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)>

tramites aeroportuarios, se construye la base para el crecimiento y el desarrollo de la actividad comercial en Colombia.

“En relación con los servicios de Carga Internacional, teniendo en cuenta el crecimiento de la demanda, así como la agudización del fenómeno de la descompensación de carga, en momentos en los que el país adelanta negociaciones de libre comercio, se aplicarán esquemas de total liberalización de los mercados, que permitan a las empresas la flexibilidad operacional necesaria para atender los fenómenos estructurales de descompensación de carga que presentan los mercados internacionales colombianos[...]<sup>8</sup>

## **POLITICA ACTUAL DE ACCESO A LOS MERCADOS**

Esta política busca una igualdad para las empresas que quieran ofrecer sus servicios, evitando la sobreoferta para ciertas rutas, aunque la disponibilidad de varias empresas aéreas, hace que el usuario tenga varias opciones a la hora de elegir y por supuesto la competencia entre las empresas va hacer mas fuerte, asegurando la calidad y beneficiando al pasajero que es el motor de todas estas empresas aéreas.

“Con el propósito buscar la racionalización de la oferta, el Gobierno Nacional realizó algunos ajustes a la política de ese momento y adoptó en el año 2003 una nueva política de acceso al mercado nacional basada en los siguientes criterios:

Siempre que haya una propuesta para establecer un servicio nuevo entre un origen y un destino que no está conectado previamente en forma directa por vuelos comerciales, se autorizará el nuevo servicio propuesto.

Siempre que haya una ruta servida por una sola empresa aérea comercial, se autorizará la solicitud que presente otra empresa para operar en esa ruta.

---

<sup>8</sup> Ibid.,p. 9-10

Se racionalizó la oferta, estableciendo un número máximo de autorizaciones por ruta de acuerdo con el número de pasajeros movilizados en el año anterior. Para ello, se definió el número máximo de operadores que pueden acceder a un mercado, en función del tamaño del mismo, garantizando la competencia, de la siguiente manera:

Hasta cuatro (4) operadores en las rutas con más de 400 mil pasajeros al año;

Hasta tres (3) operadores en rutas entre 100 mil y 400 mil pasajeros año;

Hasta dos (2) operadores en rutas con menos de 100 mil pasajeros al año.

A nivel internacional, la política aerocomercial ha buscado un equilibrio entre los intereses de las aerolíneas colombianas y la promoción de una mayor conectividad del país cuando exista interés de aerolíneas o gobiernos extranjeros”.<sup>9</sup>

## **INDICADORES NEGATIVOS PARA EL INGRESO DE LA GLOBALIZACION EN EL SECTOR AERONAUTICO**

### **Infraestructura aeroportuaria en cuanto a carga**

Una de las amenazas detectadas en lo relacionado con la parte de infraestructura aeroportuaria, se refiere a la denuncia que impuso el gremio del transporte aéreo conocido como ATAC (Asociación de transportadores aéreos de Carga), los sobre costos que llegan al 200% por utilización de las terminales de carga a las empresas de transporte aéreo de carga que fueron entregadas recientemente por el Consorcio OPAÍN.

La explicación que ofrece el presidente del gremio, Manuel Leal es que es producto del subarrendamiento de dichas bodegas y por eso se dan los sobre costos operativos.

---

<sup>9</sup> Ibid.,p. 2-3

Indudablemente las empresas aeroportuarias reconocen que las nuevas instalaciones superan las expectativas con respecto a las antiguas instalaciones, pero esto no es razón suficiente para elevar en un nivel tan alto el costo de las operaciones respectivas y mucho menos son sostenibles a largo plazo por ningún tipo de empresa ni industria.

Leal afirma que la autoridad aeronáutica aunque está recibiendo lo pactado en el contrato por concepto de arrendamiento del aeropuerto, señala que no hay ninguna clase de empresa que pueda resistir un alza tan fuerte como la que están llevando a cabo en la actualidad.<sup>10</sup>

Otra de las amenazas identificada en la actualidad es la manifestada por los empresarios del sector aeronáutico colombiano e internacional, donde señalan su preocupación con nombre propio y ese es El Dorado. Esto se debe a su carácter de aeropuerto internacional, el cual deja mucho que desear, ya que posee dos pistas al igual que el Aeropuerto internacional de ciudad de México que puede llegar a operar casi 80 vuelos por hora en promedio, mientras que el aeropuerto el Dorado llega atender cerca de 36 aeronaves cada 60 minutos.

En este orden de ideas, se evidencia que existe una gran oportunidad de crecimiento para el sector aeronáutico en Colombia, específicamente en el aeropuerto el Dorado; de hay surge la pregunta: que se necesita para lograr superarlos o al menos intentar alcanzarlos.

Entre las propuestas de solución a corto plazo, el ejecutivo Camilo Reyes, propuso diseñar un plan de contingencia, que minimice los impactos internos y externos del aeropuerto, mediante una concertación, vinculando a todas las

---

<sup>10</sup> PORTAL DE CARGA. Atac denuncia sobrecostos en la nueva terminal de carga de el Dorado. Bogotá. [en línea] [consultado sep 22 de 2010] Disponible en <<http://www.portaldecarga.com/atac-denuncia-sobrecostos-en-la-nueva-terminal-de-carga-de-eldorado/4200>>

empresas que presten cualquier tipo de servicio directo o indirecto al aeropuerto, tratando de reducir los conflictos de tipo laboral:

“[...] La semana pasada, en una carta dirigida al titular de esta cartera dirigida al titular de esta cartera, el director ejecutivo de la cámara de comercio colombo-americana (CCCA), Camilo Reyes Rodríguez, aseguro que la terminal representa hoy un semáforo siempre en rojo para la actividad de las personas y de las empresas”.<sup>11</sup>

En este sentido, la preocupación del directivo radica en un estancamiento tangible, desde el punto de vista de la baja capacidad de manejo de operaciones aéreas, el déficit en el handling, consistente en la asignación de puertos en tierra, el servicio tan lento e incomodo en los tramites aeroportuarios. Así mismo no se está facilitando la gestión en trámites para el manejo de carga y aparte el acceso a la ciudad, los grandes represamientos vehiculares que se dan en la principal vía de acceso al centro de la ciudad.

Por último, los empresarios aeronáuticos se encuentran preocupados por el aumento en el costo de operación para las aerolíneas, sumado al bajo nivel de eficiencia que representa el Dorado con respecto a aeropuertos de similares características. En si, la idea es que el aeropuerto no se convierta en un impedimento en este periodo tan importante para el país, en momentos de desarrollo y crecimiento y que no vuelva a ocurrir la falencia del pasado 12 de agosto, donde sólo atendieron veinte vuelos por hora y así mismo la falta de decisión de demoler o no la vieja infraestructura del aeropuerto<sup>12</sup>.

### **Seguridad aeroportuaria**

En el análisis en cuanto a seguridad se refiere, se destaca que solo quedan un par de meses para implantar el plan de seguridad en todos los aeropuertos del

---

<sup>11</sup> Alerta roja por el Dorado. En : El Tiempo, Bogotá: (13,sep., 2010);1-9 Economía, c.1,2,3.

<sup>12</sup> *Ibíd.*, p. 1-9

país. Los directivos de empresas aeronáuticas, aerolíneas y la autoridad aeronáutica, se han reunido los días 11, 12 y 13 de octubre, para analizar las experiencias de otros países como las de “casa”, acerca del *safety management system* o sistema de gestión de la seguridad (SMS), que debe ser instituida por orden de la OACI (organización de aviación internacional), de la cual Colombia hace parte.

Aunque en Colombia no es frecuente la ocurrencia de accidentes mortales, si se dan una serie de pequeños incidentes, los cuales es importante bajar su porcentaje de sucesión. Documentando cada incidente por pequeño que sea, se va creando una base de datos que servirá en un futuro para prevenir un accidente en el cual se pierdan vidas humanas.

Este plazo se vence el 10 de Diciembre, para esta fecha las empresas aeronáuticas que operan en Colombia tanto nacionales como internacionales, deberán pasar su propuesta de sistema de gestión de seguridad, para ponerlo andar y modificarlo cuentan con un plazo de cuatro años. Su importancia radica en la incidencia que tendrá en el país ya que existen cerca de 1200 aeropuertos, como también miles de trabajadores entre operarios de aerolíneas y controladores de tránsito aéreo.

El SMS consiste en documentar todo incidente por pequeño que sea, la idea es comprometer a todo el personal de operarios, técnicos, personal administrativo y pilotos a que reporten su experiencia, de esta manera se elabora una estadística, de allí salen unos patrones los cuales servirán en el futuro para no cometer los mismos errores y por lo tanto, bajar la tasa de probabilidad de que ocurra un accidente.<sup>13</sup>

Dentro del análisis de seguridad es importante mencionar el caso ocurrido recientemente, donde un adolescente de 15 años proveniente de Chía (Cundinamarca), pasó todos los controles aeroportuarios sin documentación

---

<sup>13</sup> Seguridad aérea: se vence plazo. En: El Tiempo, Bogotá:(11.oct.,2010): p 17,Economía, c. 1.



alguna, ni mucho menos pasaje y llegó hasta Chile, de donde fue deportado. Debido a esta situación el Comité de Seguridad de la Aerocivil dispuso efectuar chequeos minuciosos en los muelles internacionales en los principales aeropuertos del país, para garantizar la seguridad de los pasajeros.

Entre otras medidas tomadas, se cambio de sitio las instalaciones del Departamento Administrativo de Seguridad, que se ubicaban en el muelle internacional del aeropuerto, con el fin de evitar el paso a la zona de emigración. De igual manera, el DAS aumentará el numero de efectivos de vigilancia y ubicara una persona que verifique la documentación de cada pasajero que viaje al exterior.

Esta medida se aplicará a todas las terminales del país y queda por establecer la responsabilidad del explotador del aeropuerto, que es el encargado de la seguridad en tierra y de la aerolínea que permitió que el joven viajara.<sup>14</sup>

Otro de los indicadores detectados es que tras dos años y medio, el 29 de octubre de 2010 se definirá si la terminal de pasajeros del aeropuerto el Dorado será demolida o se remodelará, según el contrato original, por parte de expertos de la Universidad Nacional, la Aerocivil y el Ministerio de Transporte. La demora en la toma de esta decisión sumada a los retrasos por parte de OPAIN en la realización de otras obras, son muy costosas para la ciudad. Entre las obras mas retrasadas se destaca le de la terminal de carga con cerca de 179 días de retraso.

Ante esta situación sumada a las anteriores amenazas, surge la pregunta: ¿Este nuevo Dorado será el aeropuerto futurista que requiere el país y la ciudad?, además del crecimiento de la industria que fue de 9,5% en tráfico de pasajeros internacionales y de 38% nacionales en el primer semestre, cifra impensada hace una década. Hay que mencionar que el aeropuerto esta por

---

<sup>14</sup> Extreman controles para viajes aéreos. En: El Tiempo, Bogotá:( 22, sep.,2010): 1-3,Nación, c. 1,2

debajo de sus condiciones de operación que normalmente deberían ser 42 despegues y ahora mismo esta por el orden de los 28 despegues nada mas.

Lo más preocupante de esta situación es que aun no se ha sumado el flujo de carga y pasajeros que conllevan los tratados de libre comercio y según analistas el aeropuerto no dará el servicio que se requiere. Se ejemplifica con la nueva terminal de carga que no ofrece espacios para el ingreso de nuevas aerolíneas.<sup>15</sup>

### **El monopolio del suministro de combustibles**

Uno de los más importantes indicadores a destacar, es el del combustible. En Colombia los precios son manejados por Ecopetrol (empresa colombiana de petróleos), quien es el principal productor nacional. El gran problema que afecta la competitividad aeronáutica es que sus costos son demasiado elevados para un país productor como lo es Colombia.

Esto hace que aerolíneas extranjeras que quieran venir al país, encuentren este obstáculo que es el más relevante en aviación y decidan establecer como centro de operaciones países vecinos, donde el costo sea menor.

Por lo anterior se puede afirmar que: “En Colombia, la producción del combustible de aviación está en manos, con carácter exclusivo, de una empresa industrial y comercial del Estado, ECOPETROL; y la distribución del mismo, a diferencia del caso de otros combustibles como la gasolina motor, está a cargo de unas pocas empresas mayoristas, autorizadas para su distribución en los aeropuertos del país, las que tienen la libertad de fijar el margen que cobran por su gestión.

---

<sup>15</sup> Nuevo plazo para el Dorado. En:Dinero.com. [en línea] Edición 359, 4 de octubre de 2010[consultado 4, oct., 2010] Disponible en < <http://www.dinero.com/edición-impres/negocios/nuevo-plazo-para-dorado77696.aspx> >

Es paradójico que frente a esta estructura de mercado oligopólica en el suministro del principal insumo requerido para prestar el servicio público de transporte aéreo, no exista regulación de un margen máximo para el distribuidor, cuando en cambio, si se mantiene una regulación de precios en los máximos de las tarifas aéreas, bajo el interés del Gobierno de controlar los precios máximos de los boletos aéreos en el caso del mercado de pasajeros, y el precio máximo de los fletes, en el caso de la carga aérea”.<sup>16</sup>

### **Infraestructura aeronáutica**

La infraestructura aeronáutica colombiana para que pueda crecer de una manera profesional y competitiva, requiere de una descentralización controlada y vigilada. Es el momento de que los monopolios terminen su función operativa y administrativa, para darle oportunidad a nuevos competidores que traigan nuevas estrategias y tecnologías, que van a traducirse en menores costos para el estado, beneficiando a los usuarios y fomentado la inversión extranjera.

“Como se sabe, los dos componentes básicos de la infraestructura aeronáutica, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, han estado a cargo del Estado en Colombia, principalmente en cabeza de la Aeronáutica Civil, que por varias décadas ejerció el monopolio de su operación y administración. A partir de la Ley 105 de 1993 se estableció la opción de descentralizar los aeropuertos de la Nación, siendo los procesos de concesión una de las alternativas previstas para el efecto; sin embargo, la prestación de servicios de navegación aérea, que incluye tanto el control del tráfico aéreo como la provisión y mantenimiento de los equipos de radio-ayudas, se han mantenido en cabeza de la Aeronáutica Civil, con carácter exclusivo.

---

<sup>16</sup>ATAC. Condicionantes de la competitividad del transporte aéreo: El monopolio del suministro de combustibles. En: Estudio Económico del Transporte Aéreo en Colombia 1970-2006. [en línea]Enero (2008 ) p152.[consultado 1nov. 2010]. Disponible en < <http://www.atac.aero/archivos/estudiomacro/001.pdf> >

Bien sea a través de la Aeronáutica Civil, o bien sea a través de concesionarios, la operación y administración de los componentes de la infraestructura aeronáutica se ejerce a través de monopolios, lo que constituye otra característica estructural que plantea retos para la competitividad del transporte aéreo colombiano, y que se pueden clasificar en dos tipos de limitantes: costos elevados de los servicios y rezagos en el desarrollo de la infraestructura que se traducen en deficiencias en la calidad y en el servicio”.<sup>17</sup>

### **Mayores costos aeroportuarios**

En la actualidad Colombia maneja una de las tasas aeroportuarias mas altas de la región, lo que la hace poco atractiva para venir con frecuencia. Lo mismo ocurre con el servicio de carga y bodegaje, ya que sus costos se están volviendo insostenibles para las empresas a largo plazo y a corto plazo se esta viendo un déficit en el número de counters, en el lento manejo de equipaje y en las largas filas por los controles migratorios.

Los cargos aeroportuarios asumidos por las aerolíneas corresponden básicamente a las tarifas por el aterrizaje de aeronaves, parqueos, uso de muelles de embarque y arrendamiento de áreas especializadas del aeropuerto, requeridas para la operación aérea, como los mostradores de registro de pasajeros (*counters*), las oficinas de apoyo del aeropuerto (equipajes, bodegas, control y despacho de vuelos, etc.)

En términos generales, puede afirmarse que la concesión de estos aeropuertos se ha traducido en un encarecimiento de los servicios que le prestan, tanto a las aerolíneas como a los usuarios, el que se va acentuando en el tiempo dada la indexación periódica de sus tarifas, que en muchos casos se hace en forma semestral.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Ibid; p. 157

<sup>18</sup> Ibid; p. 158

## CONCLUSIONES

Entre los principales problemas que amenazan el crecimiento, desarrollo y evolución de la aviación civil colombiana, se encontró que el aeropuerto el Dorado se está convirtiendo en un obstáculo, antes que un motor de desarrollo.

El operador del aeropuerto no tuvo en cuenta la incursión de nuevas aerolíneas provenientes de los tratados de libre comercio, trayendo como consecuencia invertir más dinero en futuras construcciones para construir ampliaciones.

Entre las alternativas a corto plazo para darle solución a los problemas del aeropuerto el Dorado, se requiere el diseño de un plan de contingencia elaborado por la Autoridad Aeronáutica, el explotador aeroportuario y las distintas empresas que se relacionan directa e indirectamente con el aeropuerto.

La apertura de una de las pistas hasta la media noche, facilitaría y descongestionaría las operaciones de carga para las distintas aerolíneas, ya que no tendrían que carretear el avión hasta la otra pista y las operaciones serían mucho más ágiles.

Hasta el momento no se ha definido si se va a demoler o no la terminal de pasajeros del aeropuerto, consecuencia de la falta de una política clara y objetiva de a donde se quiere llegar.

La autoridad aeronáutica está comprometida en mejorar todos los aspectos de seguridad, como es la implantación del SMS, lo cual generará confianza entre los viajeros y visitantes, como también en las empresas que ven en Colombia una gran oportunidad para hacer negocios.

## **RECOMENDACIONES**

El gobierno nacional debe reaccionar de inmediato y definir con el explotador del aeropuerto el Dorado si van a demoler o no la antigua terminal de pasajeros, sin darle mas largas al asunto.

Lo más recomendable es hacer una nueva terminal de pasajeros que se adapte al creciente número de pasajeros nacionales e internacionales.

Debido a que se han construido unas nuevas bodegas de carga pensando únicamente en el flujo normal o habitual, se deben destinar nuevas zonas para este fin, anticipándose a la llegada de más toneladas de carga, fruto de la firma de los tratados de libre comercio.

El diseño de las políticas aeronáuticas debe ser pensando tanto en el corto y el largo plazo, incluyendo los avances tecnológicos, la infraestructura y la capacitación de todo el personal que trabaja en el aeropuerto y así mismo de su entorno.

## **GLOSARIO**

### **Políticas gubernamentales**

Las políticas gubernamentales son las acciones que un gobierno emprende para resolver las necesidades de la población, se les denomina también como políticas públicas.

### **MERCOSUR**

Mercado común del sur

### **NAFTA**

North American Free Trade Agreement

### **CAN**

Comunidad Andina de Naciones

### **Coterráneos**

Del mismo país

### **Obsequiosidad**

Amabilidad excesiva

### **OPAIN S.A.**

Empresa constituida con el objetivo único de administrar, modernizar, expandir, operar, mantener y explotar comercialmente el aeropuerto internacional el Dorado.

### **Handling**

Manipulación de carga (Idioma inglés).

### **ATAC**

Asociación del transporte aéreo en Colombia.

**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.



## BIBLIOGRAFIA

- TORTOSA, M. José. Sociología del Sistema mundial. Ed. Tecnos. Madrid 1992. Citado por SALGUERO CUBIDES, Jorge. Globalización, economía y regiones de Colombia. En: Sociedad Geográfica de Colombia. p 1[en línea][consultado 17 sep 2010]. Disponible en < [www.sogeocol.edu.co](http://www.sogeocol.edu.co).>
- SALGUERO CUBIDES, Jorge. Globalización, economía y regiones de Colombia. En : Sociedad Geográfica de Colombia.[en línea][consultado 17 sep 2010].Disponible en < [www.sogeocol.edu.co](http://www.sogeocol.edu.co).>
- MATEUS. Julián y BRASSET. David. La Globalización: Sus efectos y bondades.[en línea][consultado 18 sep 2010].Disponible en <[www.fuac.edu.co/revista/M/cinco.pdf](http://www.fuac.edu.co/revista/M/cinco.pdf)>
- MATEUS. Julián y BRASSET. David, Op. Cit. La Globalización: Sus efectos y bondades.
- El aeropuerto internacional el dorado una plataforma estratégica para el comercio exterior de Bogotá y Cundinamarca.[en línea][consultado 15 oct 2010]. Disponible en <[camara.ccb.org.co/.../785\\_2004\\_9\\_24\\_9\\_31\\_26\\_aeropuerto.pdf](http://camara.ccb.org.co/.../785_2004_9_24_9_31_26_aeropuerto.pdf)>
- UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL. Normatividad: Política aerocomercial. Pagina 1. Bogotá.[en línea][consultado 18 sep 2010].Disponible en <[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) >
- UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL. Normatividad: Política Aerocomercial. Paginas 9,10. Bogotá.[en línea][consultado 18 sep 2010] Disponible en <[www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).>

- PORTAL DE CARGA. Atac denuncia sobrecostos en la nueva terminal de carga de el Dorado.Bogotá.[en línea][consultado sep 22 de 2010] Disponible en <<http://www.portaldecarga.com/atac-denuncia-sobrecostos-en-la-nueva-terminal-de-carga-de-eldorado/4200>
- Alerta roja por el Dorado. En : El Tiempo, Bogotá: (13,sep., 2010);1-9 Economía, c.1,2,3.
- Seguridad aérea: se vence plazo. En: El Tiempo, Bogotá:(11.oct.,2010): p 17,Economía, c. 1.
- Extremen controles para viajes aéreos. En: El Tiempo, Bogotá:( 22, sep.,2010): 1-3,Nación, c. 1,2
- Nuevo plazo para el Dorado. En: Dinero.com. [en línea] Edición 359, 4 de octubre de 2010[consultado 4, oct., 2010] Disponible en <<http://www.dinero.com/edición-impres/negocios/nuevo-plazo-para-dorado77696.aspx>

