



**¿SE ENCUENTRAN ENLAZADAS LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESARROLLO DE  
TRANSPORTE AÉREO Y EL TURISMO EN COLOMBIA?**

Presentado por:  
**RENÉ GARCÍA MUÑOZ**

Docente:  
**JAIRO ALBERTO JARRÍN**

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA  
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA Y AEROESPACIAL  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS  
BOGOTÁ D.C, COLOMBIA  
2016**

## **¿Se Encuentran Enlazadas Las Políticas Públicas De Desarrollo Del Transporte Aéreo Y Del Turismo En Colombia?**

*Elaborado por: René García Muñoz*

[renegarcia84@gmail.com](mailto:renegarcia84@gmail.com)

### **Introducción**

En Colombia el transporte aéreo de pasajeros se ha incrementado en un poco más del doble en los últimos 10 años y el de carga ha crecido un 25% en el mismo periodo (Tovar, 2015); este crecimiento se debe entre otras razones al incremento de la oferta, mayor conectividad, reducción en las tarifas aéreas, y la flexibilización gradual que ha permitido que el mercado colombiano goce de una liberalización total (Olivera, Cabrera, Bermunez, & Hernandez, 2011). En igual medida la inversión en infraestructura aeronáutica en el país ha aumentado de manera importante; inclusive para el presupuesto del próximo año el gobierno nacional a través de la Aerocivil proyectó aumentar la inversión en el sector, pasando de \$604.575 millones (presupuesto 2016) a \$711.550 millones (presupuesto para el 2017), lo que se traduce en un incremento del 18% (Ministerio de Transporte, 2016). A pesar del notable crecimiento del mercado, las estrategias adoptadas para el impulso del sector aéreo, y el aumento en la inversión para el desarrollo de la infraestructura en sector, es necesario preguntarse si estas estrategias se encuentran enlazadas con las políticas de desarrollo del sector turístico del país.

### **Transporte Aéreo y Turismo.**

El transporte aéreo durante su primer siglo de existencia, ha sido motor de comercio y conectividad mundial, así como también referente en materia de desarrollo tecnológico y científico, autores como (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, 2015) afirman que este ha sido el tipo de transporte que más ha crecido en los últimos años; por ejemplo en el año 1914 se movilizaron 1.205 pasajeros, se prevé

que para finales del año 2016 la aviación civil transporte alrededor de 3,7 billones de pasajeros y 52,7 millones de toneladas de carga, por un valor total de 749 billones de dólares (IATA, 2015) (CEPAL, 2015).

*“El transporte aéreo, ha evolucionado con el desarrollo tecnológico – científico, de manera que a la par de mejorar el servicio, bajar los costos, agilizar los desplazamientos y transportar un alto número de pasajeros, se han desarrollado tecnologías que hacen más eficiente el consumo de combustible con la utilización de energías alternativas, disminuyendo así el impacto ambiental.”* (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, 2015, pág. 3)

El turismo es definido por la Organización mundial del Turismo (OIT) como: *“(...) un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales y tiene que ver con las actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico.”* (UNWTO, 2014) Al igual que el transporte aéreo, el turismo ha tenido una importante evolución y es considerado un sector que aporta de manera transversal a la economía de las naciones, ya que conviven servicios y negocios de diversa índole como: restaurantes, hoteles, aerolíneas, sector comercial y de la construcción entre otros. (Alvarez Alday & Fernandez - Villaran, 2012)

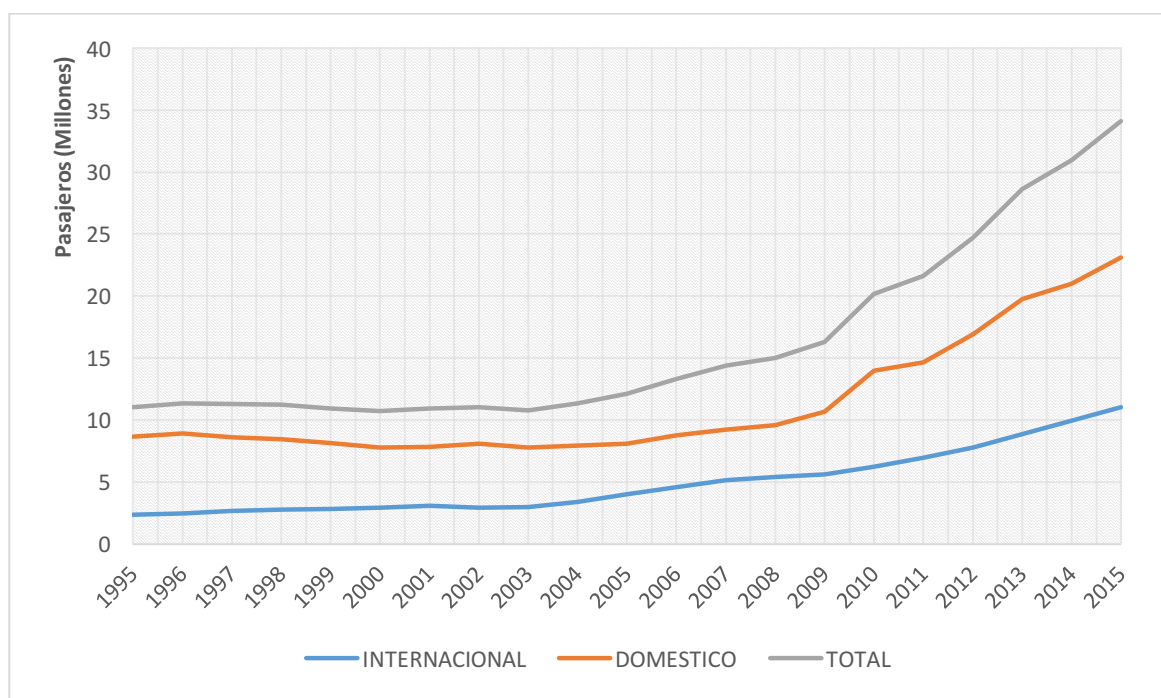
Aunque los sectores de turismo y transporte aéreo se encuentran directamente vinculados, en el desarrollo del presente escrito se revisaran las políticas públicas aplicadas a cada uno de los sectores en Colombia, y la interrelación de las mismas con el ánimo de identificar si los direccionamientos de estas se encuentran enlazadas, permitiendo el desarrollo óptimo de los dos sectores.

## Desarrollo Del Transporte Aéreo Y Del Turismo En Colombia

En el año 2012 Colombia culminó un proceso de flexibilización del transporte aéreo, el cual se tradujo en 43 instrumentos bilaterales suscritos, logrando avances en: libertad de frecuencias y equipos en las rutas acordadas, mayor integración regional y global, diversificación de oportunidades de conectividad de Colombia hacia otros países, cláusulas que facilitan la celebración de acuerdos comerciales y utilización de aeronaves entre líneas aéreas para aumentar la inversión extranjera en el sector. (Tovar, 2015).

De igual manera el tráfico de pasajeros ha tenido un incremento notable durante los últimos 20 años; pasando de transportar 12'000.000 de pasajeros en el año 1995 a 34'000.000 en el 2015 según datos de la Aeronáutica Civil. (AEROCIVIL, 2016)

### GRÁFICA 1: Pasajeros movilizados por vía aérea 1995 - 2015



FUENTE: Elaboración propia con datos de (AEROCIVIL, 2016)

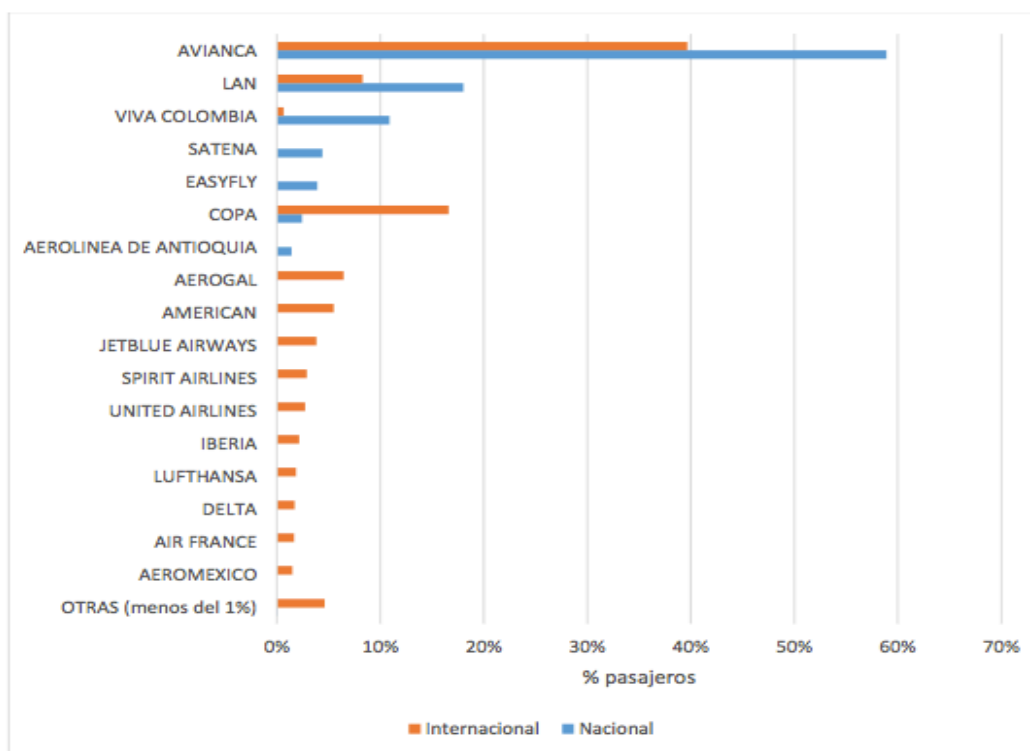
En términos de conectividad del país con el resto del mundo, se ha evidenciado un crecimiento importante en los últimos 10 años, principalmente en lo relacionado con las rutas internacionales que movilizan el mayor volumen de tráfico de pasajeros que ingresan y salen del país. Para el año 2006 existían 35 rutas internacionales activas, y según datos de Aerocivil para junio del presente año las rutas activas eran 77 (AEROCIVIL, 2016), lo que representa un incremento del 120%. (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, 2015)

Región	Rutas principales internacionales (2006)	Rutas principales internacionales (2016)	Incremento
Norteamérica	10	24	140%
Suramérica	10	16	60%
Europa	4	10	150%
Centroamérica	7	20	186%
Islas del Caribe	4	7	75%
<b>TOTAL</b>	<b><u>35</u></b>	<b><u>77</u></b>	<b>120%</b>

FUENTE: Elaboración propia con datos de (AEROCIVIL, 2016)

Siguiendo la tendencia mundial y por el nicho de oportunidad existente en el país, un factor contribuyente en los últimos años para el desarrollo del transporte aéreo en el país ha sido el efecto de la entrada al mercado de las aerolíneas de bajo costo; en el año 2007 el expresidente y fundador de AeroRepública, Alfonso Ávila, creó una aerolínea de bajo costo llamada Easy Fly. Así mismo en el año 2011 ingresa al país la compañía Viva Colombia presidida por Juan Emilio Posada. Estas aerolíneas se han sumado a la oferta competitiva de tarifas que han hecho más asequible el servicio de transporte aéreo dentro del país, también han venido adquiriendo mayor participación del mercado. Para el año 2014 Viva Colombia se ubicó en el tercer lugar de empresas transportadoras de pasajeros con el 10,8%, de participación del mercado y Easy Fly en el quinto lugar con el 3,9% de participación como se puede ver en el siguiente gráfico. (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016)

## GRÁFICA 2: Participación en transporte de pasajeros nacionales e internacionales por empresa en el 2014.



Fuente: Cálculos Fedesarrollo con base en Estadísticas Origen-Destino 2014 de Aerocivil (Martínez Ortiz & García Romero, 2016).

El turismo es reconocido por el estado colombiano como un sector relevante de la economía nacional. En el artículo 2 de la ley 1558 de 2012 se lo considera como “(...) una industria esencial para el desarrollo del país y en especial de las diferentes entidades territoriales y cumple una función social. (...). El Estado le dará especial protección en razón de su importancia para el desarrollo nacional.” (Congreso de Colombia, 2012)

Gracias a la privilegiada ubicación geográfica, Colombia es un apetecido destino turístico para muchos visitantes. En cuanto a la oferta turística más destacada se encuentra el turismo de sol y playa en la zona Caribe, principalmente en ciudades como Cartagena y San Andrés, y en una menor proporción Santa

Marta. También se encuentra el turismo de negocios en ciudades como Bogotá y Medellín. Turismo de Salud en Bogotá, Medellín y Cali y Turismo de Naturaleza en ciudades del Eje Cafetero y el Amazonas (Díaz Olariaga & López Rodríguez, 2015); en este último aspecto cobra relevancia el hecho que *“Colombia es uno de los países más ricos en diversidad biológica y cultural en el mundo. Esa diversidad está representada en 59 áreas naturales pertenecientes al Sistema de Parques Nacionales Naturales que representan 14’268.224 hectáreas (142,682 km<sup>2</sup>) de la superficie nacional (marinas y terrestres), donde 11,27% constituye el área continental y 1,5% el área marina. 26 de estas áreas tienen presencia de comunidades indígenas y afro descendientes.”* (Parques Nacionales Naturales de Colombia - Ministerio de Ambiente, 2016)

Aunque autores como (Zuñiga Collazos, 2015) consideran que el sector turístico en Colombia se encuentra en una etapa incipiente de desarrollo es importante resaltar que el crecimiento en los últimos años ha sido significativo. De acuerdo a los informes de turismo que elabora el Ministerio de industria y turismo, en el año 2005 llegaron al país 1.335.946 turistas (incluyendo extranjeros no residentes, colombianos residentes en el exterior, transfronterizos y cruceros internacionales), mientras que en el año 2015 llegaron 4.447.004 representando un incremento de 233% en los últimos 10 años. (Ministerio de industria y Turismo, 2016) (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2006)

Como se puede observar tanto el transporte aéreo como el turismo han mostrado una importante evolución de sus indicadores durante los últimos años, contribuyendo al desarrollo económico del país como se analizará en este documento más adelante.

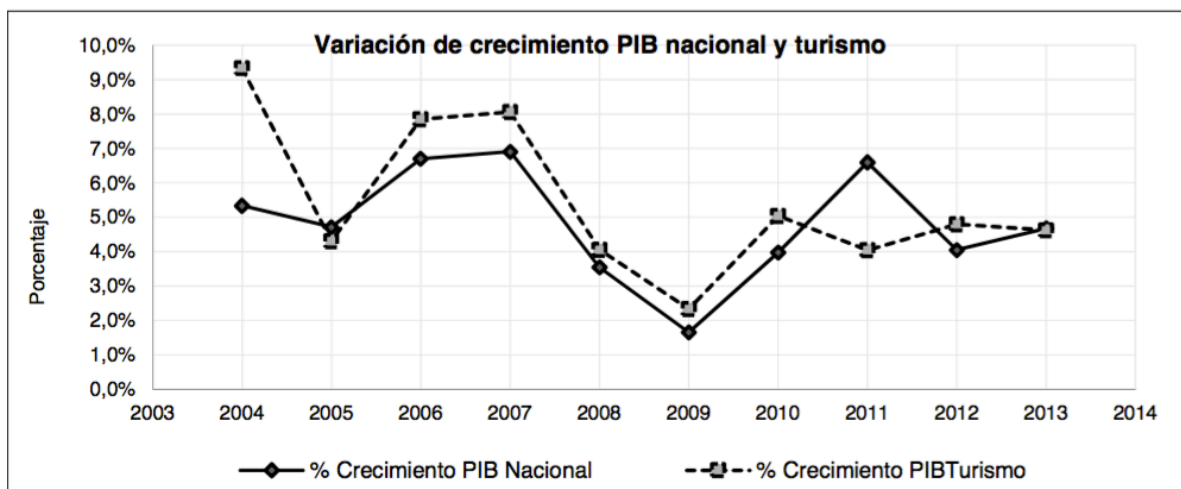
## **Contribución A La Economía Colombiana De Los Sectores Turismo Y Transporte Aéreo**

*“Según datos de la Organización Mundial del Turismo – OMT (UNWTO por sus siglas en inglés), el sector turístico ha llegado a representar cerca del 9% del PIB mundial y es responsable de 1 de cada 11 puestos de trabajo de muchos países tanto desarrollados, como en vía de desarrollo. Según datos del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC por sus siglas en Inglés), estos indicadores traducidos en cifras pronostican que durante los próximos diez años el sector turístico crecerá un 4,4 % anual frente a un 3,5 % del PIB mundial, y generará en 2024 más de 11 billones de dólares y 75 millones de nuevos puestos de trabajo. La Organización Mundial del Turismo señala que durante la primera mitad del 2014, el turismo presenta un crecimiento del 4.6% (...)” (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014)*

En Colombia las cifras también muestran resultados significativos; como se mencionó anteriormente al cierre del año 2015 llegaron al país 4.447.004 viajeros extranjeros por motivos turísticos, recibiendo por este concepto US \$5251 millones en divisas. Estas cifras ubican al turismo en el tercer renglón de exportaciones y primero del sector terciario del país, haciendo de Colombia líder regional en materia de turismo y modelo para otros países emergentes. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014) Durante la última década el PIB del turismo ha crecido manteniendo un comportamiento similar al PIB nacional en el mismo periodo. Por último, es importante mencionar que según datos del DANE la industria del turismo es el primer generador de empleo en Colombia con una participación de 27,45%. (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, 2015)



**GRÁFICA 3: Variación de crecimiento PIB y turismo 2003 - 2014**



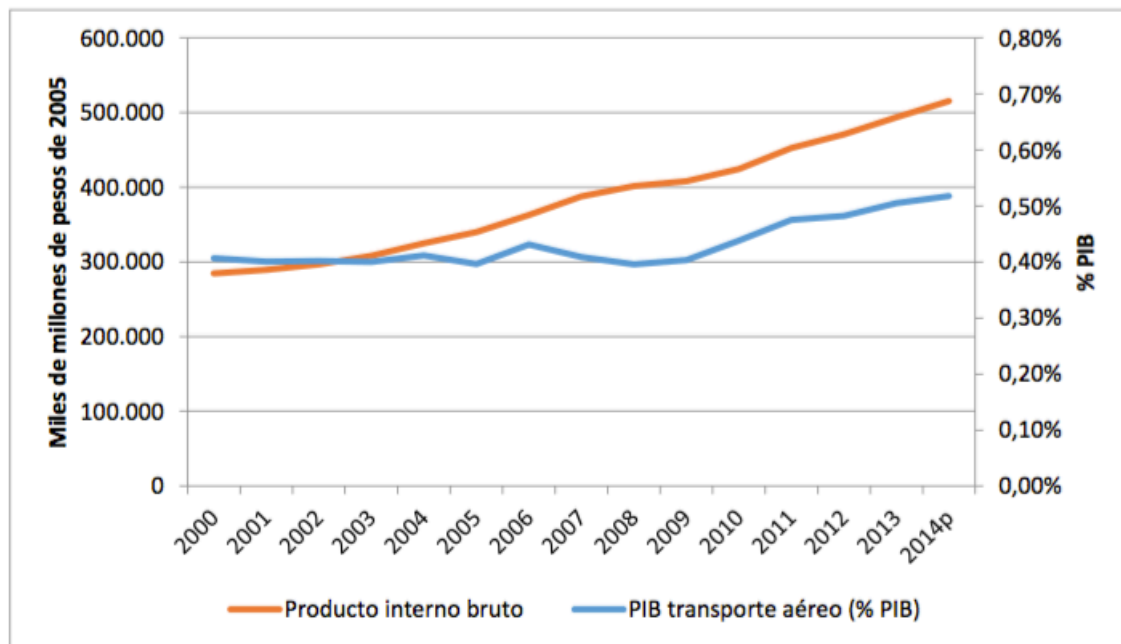
FUENTE: (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, 2015, pág. 45)

En cuanto al impacto del transporte aéreo en la economía colombiana es importante resaltar que el Estado considera al transporte aéreo como un servicio público esencial, mediante la ley 336 de 1996 en su artículo No.68 (Congreso de Colombia, 1996), lo cual destaca el papel que cumple el sector para el desarrollo económico del país. De acuerdo a datos del Banco Mundial el transporte aéreo colombiano ocupó el puesto 28 entre 157 países en términos de pasajeros – kilómetros transportados en el 2014. Así mismo, ocupó el puesto 33 entre 158 países en términos de millones toneladas – kilómetro en el mismo periodo, dando como resultado que Colombia se ubicara en la tercera posición en la región en los dos aspectos. (Banco Mundial, 2016) (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016)

Al igual que el turismo, el Producto Interno Bruto (PIB) del sector transporte aéreo ha evolucionado de manera positiva; “(...) *la participación en el PIB nacional entre los años 2000 y 2010 se mantuvo casi constante en un promedio anual de 0,4%, mientras que a partir del 2010 aumentó su participación al 0,5%; lo cual muestra que la demanda de transporte aéreo evoluciona con la economía y en los*

últimos años ha crecido a un mayor ritmo que ésta.” (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016, pág. 4)

**GRÁFICA 4: Participación del PIB de transporte aéreo en el PIB nacional 2000 – 2014.**



Fuente: Cálculos Fedesarrollo con base en datos del DANE. (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016, pág. 4)

En suma, el transporte aéreo sirve a muchos sectores, y no solo al turismo. Una muestra clara es que el 30% de las ventas del sector se hacen al sector comercio. El transporte aéreo impulsa varios sectores de la economía colombiana y en algunos casos es el principal facilitador de su desarrollo. (Olivera, Cabrera, Bermudez, & Hernandez, 2011)

## **Políticas Públicas En El Sector Del Transporte Aéreo Y El Turismo**

En la historia de Colombia hay tres momentos relevantes en el desarrollo de políticas públicas del transporte aéreo; inicia con la liberalización del transporte aéreo en 1991, luego en 1994 el gobierno a través de la Dirección Nacional de Planeación establece el reordenamiento institucional y financiamiento del sector aeronáutico, de igual manera el plan de expansión del sistema aeroportuario, que tuvo como consecuencia el inicio de un programa de concesión privada de algunos aeropuertos (conocida como concesiones de 1ra y 2da generación) , y el tercer momento relevante es la primera definición de un paquete de políticas públicas exclusivas para el sector del transporte aéreo con el Plan Nacional de Desarrollo, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación para el periodo 2002 – 2006, y donde el gobierno indica que dará continuidad a la política de inversiones en infraestructura en la sección “Infraestructura Estratégica para el transporte”. (Diaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015)

Posterior en el Plan Nacional del Desarrollo para el periodo 2006 – 2010 el gobierno confirma la importancia que el transporte aéreo ha adquirido en Colombia y fija las acciones de intervención sobre terminales aéreos y pistas en puntos de importancia estratégica para la competitividad nacional. Así mismo, el Gobierno estipula que se dará continuidad a la implementación de programas de participación privada para la administración y modernización de la infraestructura aeroportuaria y la orientación de las inversiones en este tipo de proyectos, de acuerdo con los volúmenes de tráfico. Además, fija que Aerocivil deberá implementar programas encaminados a la generación de recursos financieros provenientes de actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo, tales como la explotación comercial de los terminales y servicios de aeronavegación. (Diaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015)

Para el Plan Nacional de Desarrollo periodo 2010 – 2014, se continuó con la aplicación de políticas para el óptimo desempeño técnico, legal y financiero de los contratos de concesión aeroportuarios en ejecución y para los celebrados a futuro. El plan indica que se implementará un programa para mejorar la infraestructura de 18 aeropuertos con una operación regular de pasajeros en las capitales de departamento y puntos estratégicos identificados por la Aeronáutica Civil. Este programa se desarrollaría en 4 fases o generaciones, en donde el Gobierno a través de la Aerocivil entregó en concesión los 18 aeropuertos seleccionados previamente, con el fin de obtener una mejor administración, modernización, expansión, operación, explotación comercial y mantenimiento de las terminales aéreas de mayor uso. Así mismo, en otros 32 aeropuertos de otras regiones se implementó un programa para mantener las condiciones básicas de operación. En cuanto mejoras a la Infraestructura aeronáutica el plan establece que la Aerocivil modernizará los sistemas de tecnología satelital y los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia del espacio aéreo, tal y como se establece también en el Plan de Navegación Aérea enmarcado en el Plan Mundial de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (Díaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015, pág. 126)

En cuanto a las políticas públicas en el mercado de operadores aéreos como se mencionó anteriormente, Colombia pasó de un esquema proteccionista a un esquema de libertad vigilada en los últimos 25 años, aunque aún se conserven medidas semi-proteccionistas, como establecer un número máximo de operadores para las rutas de pasajeros y mantener control sobre el techo tarifario en los tiquetes aéreos. De igual manera Colombia cuenta con una relación de acuerdos bilaterales, cuyo objetivo ha sido la armonización de las políticas en el otorgamiento de los derechos de tráfico, desregulación de las condiciones de acceso a los mercados y la fluidez del transporte aéreo. *“(...) Actualmente, Colombia tiene suscrito un acuerdo multilateral con los países pertenecientes a la Comunidad Andina de Naciones, 33 acuerdos bilaterales formalmente establecidos para regular el*

*transporte aéreo internacional, y 3 relaciones bajo reciprocidad, distribuidos así: 21 en América (de los cuales 18 son acuerdos bilaterales de servicios aéreos), 12 en Europa y 3 en Asia. También se firmaron acuerdos bilaterales con Bélgica, Emiratos Árabes, Barbados, Singapur, Corea, Paraguay, Islandia y Turquía.” (Díaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015, pág. 133)*

En lo relativo a las políticas públicas en turismo a partir del año 2002 el Gobierno Nacional empezó a desarrollar propuestas para hacer más atractivo el país como destino. Empezando por la mejora en la seguridad con la política de seguridad democrática, y cuyo resultado fue una disminución de las advertencias que se dan a los turistas para ingresar al país (Travel Warnings); por la misma época se establecen las caravanas “Vive Colombia viaja por ella” acompañadas por la Policía Nacional de Colombia para incentivar el turismo al interior del país, y se instauran incentivos tributarios para estimular la construcción de hoteles, y otros establecimientos prestadores de servicios turísticos. (Díaz Olariaga & Lopez Rodríguez, Comportamiento e Interrelación del turismo y el transporte aéreo en Colombia, 2015, pág. 41)

En el año 2005 se emite la primera política sectorial de Turismo, la cual se renueva cada cuatro años con cada periodo presidencial y en donde se deben elaborar y adoptar de manera concertada entre las entidades territoriales y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de los recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014) En el gráfico siguiente se muestra el esquema de la política sectorial de Turismo para el periodo 2014 – 2018.

**GRAFICA 5: Política sectorial de Turismo para el periodo 2014 – 2018.**



Fuente: (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, pág. 32)

Como se puede apreciar en la figura anterior el plan sectorial del turismo 2014-2018 se basa en 3 fundamentos para el desarrollo de las estrategias que se plantean y los cuales son; Turismo Responsable y sostenible, Cultura Turística y Turismo en la construcción de la paz.

- Turismo responsable y sostenible: En la actualidad las grandes inversiones, los mercados globales y la creación de empresas gravitan en la línea del desarrollo sostenible, por medio del uso sostenible y responsable de los recursos naturales y culturales. Para Colombia la industria del turismo tiene un carácter significativo ya que facilita la interrelación comercial con países de la región, incremento de la productividad, generación de empleo y fortalecimiento de las cadenas de valor. En el país se han venido

desarrollando estrategias para el desarrollo turístico sostenible en cabeza del Viceministerio de Turismo; por ejemplo, en la apuesta por el Turismo de naturaleza, se estableció como objetivo *“Posicionar a Colombia como destino de turismo de naturaleza, reconocido por el desarrollo de productos y servicios altamente competitivos y sostenibles, que permitan preservar los recursos naturales y mejorar la calidad de vida de las comunidades receptoras”* (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, pág. 33). Así mismo en la Ley 1558 de 2012 artículo 5, se insta la obligatoriedad para los prestadores de servicios turísticos la implementación de normas técnicas de turismo sostenible. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014)

El Plan sectorial del turismo se fundamenta en la declaración “El Futuro que queremos” acordada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible Rio + 20 llevada a cabo en junio de 2012 en Rio de Janeiro, y en donde entre otros aspectos señala que:

1. El uso óptimo de los recursos ambientales son un elemento fundamental del desarrollo turístico en donde se deben mantener los procesos ecológicos esenciales y se deben conservar los recursos naturales y la diversidad biológica.
2. Se debe respetar la identidad cultural y social de las comunidades anfitrionas; conservando los activos arquitectónicos y valores tradicionales.
3. Se deben asegurar actividades económicas viables a largo plazo.
4. El logro de un turismo sostenible es un proceso continuo y es necesario realizar seguimiento permanente de los impactos, para actuar oportunamente implementando medidas preventivas o correctivas. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014)

- Cultura Turística: Es esencial que los anfitriones comprendan la importancia de brindar experiencias de calidad y acogida a los turistas, de igual manera el turismo debe entenderse como un medio para el desarrollo personal y colectivo. El Plan Sectorial de Turismo orienta la implementación de buenas prácticas turísticas como la educación y la generación del sentido de pertenencia. Así mismo existen programas que son referentes en materia de generar cultura turística, programas como Colegios Amigos del Turismo, la Red Turística de Pueblos Patrimonio, bilingüismo, Red de Puntos de Información Turística y Vivecolombia joven. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, pág. 36)
- Turismo en la construcción de la paz: *“Para realzar el vínculo entre turismo y paz, el presidente del Instituto Internacional para la Paz a través del Turismo (IIPT) Louis D’amore, afirma que «La industria del turismo juega un papel vital en la preservación del medio ambiente, en la conservación del patrimonio cultural intangible y en la creación de una cultura de respeto y paz que elimine el problema del miedo al “otro”». En este sentido, el desarrollo turístico cumple un papel fundamental en la proyección de la imagen de Colombia como territorio de paz.”* (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, pág. 36)

Por otro lado, el Gobierno se encuentra promoviendo un acuerdo de paz, el cual se forja como *“una Paz Territorial en la que participen todos los ciudadanos y las comunidades en torno a su construcción”*. Lo anterior cobra relevancia para el turismo bajo el supuesto de que parte del territorio nacional que se encuentra en conflicto, dará paso hacia formas de aprovechamiento sostenible de sus recursos y contacto con culturas que enriquecerán el intercambio sociocultural. (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, pág. 38)



Una vez planteados los fundamentos anteriormente desarrollados el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberá impulsar y coordinar el desarrollo de 4 objetivos estratégicos:

1. *“Competitividad para el desarrollo turístico regional y territorial: Fomentar el desarrollo competitivo y sustentable de la industria de los viajes y el turismo, tanto en destinos, como en empresas del sector, a partir del aprovechamiento responsable de la diversidad natural y cultural, la inclusión diferenciada de comunidades étnicas, y la innovación en los productos y servicios que se ofertan en las distintas regiones y territorios de Colombia.”*
2. *“Conectividad Competitiva: Gestionar desde la política sectorial, el desarrollo de infraestructuras públicas con incidencia positiva en el turismo, que resuelvan las problemática para alcanzar altos niveles de competitividad para hacer de los viajes y el turismo, la industria que continuará agregando valor a los indicadores macroeconómicos del país.”*
3. *“Promoción: Promocionar turísticamente a Colombia a nivel regional, nacional e internacional, con estrategias efectivas e innovadoras.”*
4. *“Articulación institucional nación – región: Mejorar la articulación institucional nación-región, con la participación del sector privado, y desarrollar mecanismos que promuevan la gestión eficiente del turismo.”* (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación, 2014, págs. 39 - 57)

Tanto en el desarrollo de políticas públicas para el sector del transporte y el sector turismo se han desarrollado políticas importantes en los últimos años, sin embargo, el Gobierno Nacional deberá seguir trabajando en el desarrollo de este tipo de estrategias, ya sea fortaleciendo los programas actuales, o generando desarrollos posteriores, así como también, deberá generar nuevos programas y proyectos de impacto nacional.

## Impacto De Las Políticas Públicas En El Transporte Aéreo Y Turismo

Retomando los tres momentos relevantes en el desarrollo de políticas públicas del transporte aéreo colombiano mencionadas en el capítulo anterior; la liberalización del sector del transporte aéreo (iniciada en 1991) significó el despegue de la industria, la cual venía de una década de crecimiento casi nulo. Por el contrario, el impacto de las políticas aplicadas entre 1994 y 2002 durante el desarrollo de las concesiones de 1ra y 2da generación no fue significativo, teniendo en cuenta que durante este periodo coincidió la crisis económica experimentada entre 1999 y 2002. Sin embargo, a partir del 2002 con la definición de un paquete de políticas públicas exclusivas para el sector del transporte aéreo, elaborado por el Departamento Nacional de Planeación para el periodo 2002 – 2006 es cuando inicia un crecimiento importante del sector del transporte aéreo, y en donde se encuentra por ejemplo, la privatización del Aeropuerto Eldorado en el año 2007, el cual maneja el 46% del tráfico total de pasajeros y el 69% del total de la carga aérea; de igual manera la ejecución de la 3ra generación de concesiones aeroportuarias. (Díaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015)

En cuanto al Plan de Navegación Aérea de Colombia para el periodo 2013-2019 desarrollado por la Aerocivil, se tiene como objetivo fundamental: “(...) *incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica para mejorar la prestación de los servicios, la seguridad y satisfacción de los usuarios del transporte aéreo. De acuerdo con este plan para el periodo 2013-2019 las necesidades de inversión ascienden a USD 1,84 mil millones los cuales serán distribuidos de acuerdo con la siguiente formula: a) infraestructura aeroportuaria: 63,4%; b) infraestructura aeronáutica: 19,3%; c) seguridad aeroportuaria: 11,7%; d) fortalecimiento institucional: 5,6%.*” (Díaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015)

En la misma perspectiva el Plan Nacional de Desarrollo para el periodo 2014 – 2018 da continuidad a la política pública de inversión en infraestructura del transporte aéreo, y tiene como objetivo primordial aumentar la inversión con el ánimo de disminuir la brecha en infraestructura y mejorar las condiciones de conectividad del país; para poder cumplir lo anterior se planea aumentar la inversión en el sector transporte en el orden de 3% del PIB anual y lo conservará así durante los próximos 10 años. (Diaz Olariaga, Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia, 2015)

Así mismo el Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, ha establecido políticas de turismo cultural y ecoturismo con el objetivo de ubicar a Colombia como un destino de turismo cultural a través del aprovechamiento de la biodiversidad y riqueza cultural, formando cadenas productivas sostenibles que susciten la identidad de las regiones y la competitividad del patrimonio (Zuñiga Collazos, 2015). Sumado a lo anterior se ha evidenciado un incremento progresivo en el turismo receptor, especialmente en lo referente a la llegada de turistas extranjeros. Entre el año 2004 y 2013 el incremento fue de 13.8% promedio anual representado en 1'451.360 turistas. (Diaz Olariaga & Lopez Rodriguez, Comportamiento e Interrelación del turismo y el transporte aéreo en Colombia, 2015).

A pesar de los excelentes resultados obtenidos en materia de indicadores para los dos sectores en los últimos años, aún no se han generado avances importantes en materia de competitividad. Según el informe de competitividad del Foro Económico Mundial del año 2013.

## **Competitividad Del Transporte Aéreo y Turismo Colombiano En El Contexto Internacional**

*“De acuerdo a Michael Porter, la ventaja competitiva surge de los atributos de una empresa o sector para superar a sus competidores. Estos atributos son su posición de mercado, sus habilidades y sus recursos. Dependiendo de cuál sea la ventaja competitiva de la empresa será su estrategia para mantenerla: menores costos o diferenciación de producto. Cuál estrategia se implemente tendrá que ver con las fortalezas de la empresa en cuatro áreas: contexto para estrategia y competencia, condiciones de demanda, condiciones de factores e insumos e industrias de soporte”. (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016)*

Para poder examinar la competitividad del sector del transporte aéreo y turismo en Colombia se va a analizar la variación de los resultados del Índice de competitividad en viajes y turismo del Foro Económico Mundial de los años 2011 y 2015 y cuyos componentes son: Infraestructura de transporte aéreo y Competitividad en precios en la industria de viajes y turismo.

Para el caso de Colombia el Índice de competitividad en viajes y turismo muestra que, en el año 2011, Colombia ocupó el puesto 77 entre 139 países mientras que en el 2015 subió al puesto 68 entre 141 países. Analizando las variables que componen índice se observan pequeñas mejorías, por ejemplo, en el componente de Calidad de la infraestructura aérea Colombia pasó del puesto 89 al 78, respecto al componente Asientos kilómetro disponibles- doméstico Colombia pasó del puesto 28 al 25. Lo mismo se observa en competitividad en precios pasando del puesto 88 al 86 a pesar de que Colombia se mantiene entre los 20 países menos competitivos en cuanto a impuestos a tiquetes y cargos aeroportuarios. (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016)

A pesar de que Colombia subió en el ranking al pasar al puesto 68 en el 2015, se observa que en el contexto regional comparándolo con Brasil, México, Panamá y Chile; Colombia ocupó el puesto más bajo; Brasil ocupó el puesto 28, México el 30, Panamá el 34 y Chile el 51. En cuanto a la calidad del transporte aéreo Colombia ocupó el penúltimo puesto, respecto a asientos- kilómetro disponibles es parecido a Chile y se encuentra por debajo de Brasil y México cuyo mercado interno y atractivo como destino turístico hacen que la demanda sea mucho mayor. Por último, con relación a la competitividad en precios Colombia obtiene la peor calificación en cuanto a impuestos a tiquetes aéreos y cobros aeroportuarios. Chile es el país que tiene los menores impuestos a tiquetes y cobros aeroportuarios. (Martinez Ortiz & Garcia Romero, 2016)

Los resultados indican que en Índice de competitividad en viajes y turismo Colombia se encuentra en un nivel medio a nivel global, pero en comparación con otros países de la región se encuentra por debajo. Esto muestra que a pesar del incremento de la demanda y el aumento de la participación de las aerolíneas la estrategia competitiva del país no se ha podido consolidar.

## **Conclusiones**

Respondiendo la pregunta sobre si ¿Se encuentran enlazadas las políticas públicas de desarrollo de transporte aéreo y el turismo en Colombia? Se observa que tanto el sector del transporte aéreo como el de turismo han sido objeto de políticas públicas separadas que han contribuido de manera positiva en el crecimiento de cada sector. Sin embargo, teniendo en cuenta que los dos sectores se encuentran estrechamente relacionados, las políticas públicas para ambos sectores deberían ser integradas para obtener mejores resultados y contribuir al desarrollo económico del país.

Ambas industrias son motor de desarrollo económico del país, y dependen estructuralmente de un entorno político llamativo y un control de las políticas públicas y de calidad por parte de Estado; el cual juega un papel primordial en la promoción y difusión del país como destino turístico, pero también que dicha imagen sea consecuente con el tipo de industria existente. desarrollando ventajas competitivas que nos diferencien de competidores similares.

A pesar de que Colombia ha mejorado su posición en el ranking de Índice de competitividad en viajes y turismo del Foro económico mundial, se observa que en el contexto regional comparándolo con Brasil, México, Panamá y Chile, Colombia se ubica en el último lugar de las variables que componen el índice. Es necesario desarrollar mecanismos de fomento, desgravaciones de impuestos, que ayuden a la incorporación de la mano de obra en los procesos productivos de las empresas, así como la incorporación de nuevas aeronaves que modernicen la flota actual, los impuestos y cargos que se cobran a la aviación civil deben ser coherentes con el espíritu de las normas de la organización de la aviación civil internacional, y deben propender a la integración de los países a través del transporte aéreo.

La inversión en el sector aéreo ha tenido un significativo crecimiento en los últimos años principalmente debido a la estrategia de inversión en infraestructura aeroportuaria que ha mezclado capital público con capital privado. Los aeropuertos con un volumen importante de movimiento de pasajeros han sido concesionados, y con los recursos recibidos se ha contribuido a la mejora de la infraestructura aeroportuaria en otras zonas del país que por sus características no pueden ser concesionados.

Son varios los factores que se deben tener en cuenta para el desarrollo de unas políticas públicas eficientes y sostenibles para los sectores del transporte aéreo y turismo; estos no pueden ser ruedas sueltas ya que deben crecer alineados y beneficiar, no solo a los usuarios, sino a todos los sujetos activos que intervienen.

## Referencias

- Tovar, E. E. (15 de JUNIO de 2015). *CELACSEC*. Obtenido de SEMINARIO SOBRE "TRANSPORTE Y POLÍTICA AÉREA":  
<http://clacsec.lima.icao.int/Reuniones/2015/SemChile-TPA/Presentaciones/004.pdf>
- Ministerio de Transporte. (16 de Agosto de 2016). *A \$5,36 billones asciende el proyecto de presupuesto en 2017 para el sector Transporte*. Obtenido de [mintransporte.gov.co](http://mintransporte.gov.co):  
[https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/a\\_536\\_billones\\_asciende\\_el\\_proyecto\\_de\\_presupuesto\\_en\\_2017\\_para\\_el\\_sector\\_transporte](https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/a_536_billones_asciende_el_proyecto_de_presupuesto_en_2017_para_el_sector_transporte)
- Olivera, M., Cabrera, P., Bermunez, W., & Hernandez, A. (Abril de 2011). El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas. *Cuadernos Fedesarrollo*, 34, 10 - 117.
- IATA. (2015). *Economic Performance of the Airline industry - 2015 End-year report*. International Air Transport Association. Montreal, Canadá:  
[www.iata.org/economics](http://www.iata.org/economics).
- CEPAL. (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible. *Boletín FAL*, 341(5), 1 - 8.
- Díaz Olariaga, O., & López Rodríguez, A. L. (15 de Noviembre de 2015). Comportamiento e Interrelación del turismo y el transporte aéreo en Colombia. *Estudios y Perspectivas en turismo*, 25, 1 - 21.
- UNWTO. (Febrero de 2014). *Glossary of Tourism terms*. Obtenido de [www2.unwto.org](http://www2.unwto.org):  
<http://www2.unwto.org/sites/all/files/Glossary+of+terms.pdf>
- Alvarez Alday, M., & Fernandez - Villaran, A. (2012). *Impacto Económico del ocio en el siglo XXI*. Universidad de Deusto. Bilbao: ARBOR Ciencia, Pensamiento y Cultura.
- AEROCIVIL. (2016). [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co). Obtenido de Estadísticas de Transporte aéreo:  
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Estadisticas/Estadisticas-Operacionales/Transporte-Aereo/Paginas/Inicio.aspx>
- Congreso de Colombia. (10 de Julio de 2012). *Ley 1558 de 2012 "POR LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 300 DE 1996-LEY GENERAL DE TURISMO, LA LEY 1101 DE 2006 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*. Obtenido de [presidencia.gov.co](http://presidencia.gov.co):  
<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/ley155810072012.pdf>
- Parques Nacionales Naturales de Colombia - Ministerio de Ambiente. (2016). *Parques Nacionales Naturales de Colombia*. Obtenido de [parquesnacionales.gov.co](http://parquesnacionales.gov.co):  
<http://www.parquesnacionales.gov.co/portal/es/sistema-de-parques-nacionales-naturales/>
- Ministerio de industria y Turismo. (2016). *Boletín Mensual Turismo Junio 2016*. Bogotá.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2006). *Boletín Estadístico, Industria de los Viajes y del turismo Enero - Diciembre 2006*. Bogotá.

- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Departamento Nacional de Planeación. (2014). *Plan Sectorial de Turismo 2014 - 2018 "Turismo para la construcción de la paz"*. Bogotá.
- Congreso de Colombia. (1996). *Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*. Bogotá.
- Banco Mundial. (2016). *Banco Mundial BIRF - AIF*. Obtenido de Datos sobre el desarrollo en el mundo: <http://datos.bancomundial.org>
- Martinez Ortiz, A., & Garcia Romero, H. (2016). *Competitividad en el transporte aéreo en Colombia - Informe final de Fedesarrollo a Fontur*. FONTUR - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Bogotá.
- Olivera, M., Cabrera, P., Bermudez, W., & Hernandez, A. (2011). *El impacto del transporte aéreo en la economía colombiana y las políticas públicas*. FEDESARROLLO, Bogotá.
- Diaz Olariaga, O. (Mayo de 2015). Análisis del desarrollo reciente del transporte aéreo en Colombia. *Revista Transporte y Territorio*.
- Zuñiga Collazos, A. (2015). Análisis del Sector Turístico en Colombia. *Revista Espacios*, 36(18).
- AEROCIVIL. (31 de MARZO de 2016). *AEROCIVIL*. Obtenido de Reglamentos Aeronáuticos de Colombia:  
<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/Rrglamentacion/RAC/Paginas/Inicio.aspx>