

## Aeropuertos concesionados

# Otra revolución silenciosa

Juan Martín  
Caicedo  
Ferrer\*



Las concesiones aeroportuarias están contribuyendo de manera eficaz a la competitividad del país y en algo que no tiene precio: la satisfacción de los usuarios.

En la memoria histórica del país permanece intacto el recuerdo de aquel 13 de diciembre de 1993, cuando el entonces presidente, César Gaviria, pronunció –bajo un sol abrasador y en medio de los desvendados muelles de Cartagena– el discurso que a la postre cambiaría la concepción portuaria de Colombia. “Es necesario echar abajo esa pared que limita el crecimiento y el bienestar general”, sentenció el mandatario. Eran momentos en que la apertura económica empezaba a incrustarse en la entraña de la nación y, por razones obvias, los vetustos puertos debían someterse a una profunda transformación con el ánimo de hacerles frente a los desafíos comerciales que ya se vislumbraban.

Fue entonces –a los pocos días de la intervención de Gaviria– cuando la tristemente célebre empresa estatal Colpuertos, encargada de operar las terminales marítimas nacionales desde finales de los 50, pasó a mejor vida y dio paso a la privatización del sector, mediante el modelo concesionado. Hoy, 22 años después de ese revolcón, Co-

lombia puede decir sin mayores inhibiciones que sus puertos están entre los más competitivos de la región. Tanto es así que durante las dos últimas décadas, las tarifas que pagan los dueños de la carga han sufrido una reducción cercana al 70 por ciento. Todo ello gracias a las concesiones, y eso hay que reconocerlo.

Pues bien, guardadas las proporciones, algo similar está ocurriendo con las concesiones aeroportuarias. Allí, justamente, ya se gesta otra revolución silenciosa que comienza a arrojar interesantes frutos en materia tarifaria o de satisfacción de sus usuarios. Pero, sobre todo, este modelo ha permitido que nuestros aeropuertos tengan un mayor desarrollo tanto en infraestructura como en operación o mantenimiento. Y, en contravía de lo que algunos críticos señalan, esto ha redundado en mejores prácticas administrativas, en un incremento en los índices de eficiencia de las operaciones y en la ampliación y optimización de las locaciones. Al sumar todos estos factores, los principales beneficiados han sido los viajeros.

Para comprobar lo anterior, solo hace falta dar una mirada a las cifras relacionadas con el sector: en la más reciente encuesta de satisfacción de Yanhaas, el 99 por ciento de los usuarios del aeropuerto

El Dorado, a cargo de Opain, señaló estar satisfecho. Similares resultados arrojó el aeropuerto de Cartagena, a cargo de la concesión Sacsca, donde un 97 por ciento de sus viajeros aseguró sentirse a gusto. Por su parte, el aeropuerto de Cali, bajo el control del concesionario Aerocali, obtuvo una calificación de 3,5 pese a las incomodidades que ocasionan las obras que adelanta actualmente el concesionario, con miras a modernizar esa terminal.

El listado podría continuar, si se revisan los restantes aeropuertos concesionados que aparecen a lo largo de la geografía nacional. Por eso, no está de más mencionar otra de las bondades que ha traído consigo el esquema de concesiones: tiene que ver con las contraprestaciones, algo que en palabras simples equivale al monto fijo que recibe la Nación anualmente de manos de cada una de las terminales concesionadas. Por ese concepto, a las arcas del Estado han llegado poco más de \$ 1 billón entre el 2010 y el 2014. Un monto para nada despreciable.

En resumen, más allá de la revolución que cambió de tajo y para bien el modelo portuario, toca decir sin tapujos que con las concesiones aeroportuarias está sucediendo lo propio. Sin lugar a equivocaciones, ello está contribuyendo de manera eficaz a la competitividad del país y en algo que no tiene precio: la satisfacción de los usuarios.

\* **Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura**