Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20252000072401**
20252000072401
Fecha: **03-03-2025**

Bogotá, D.C

No. de radicado al que responde: 20254090236052

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General
Comisión Sexta Constitucional Permanente
comision.sexta@camara.gov.co
Ciudad

ASUNTO: Respuesta radicado 20254090236052 del 24 de febrero del 2025 – PROPOSICION 33/2025 - CONCESION AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGON.

Respetado Secretario, reciba un cordial saludo.

Mediante oficio con radicado número ANI No. 20254090236052 del 24 de febrero del 2025, se solicita información relacionada con "El proceso de la nueva concesión para la operación del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón que presta sus servicios a la ciudad de Cali, Departamento del Valle del Cauca y la Región Pacifico." Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura emite respuesta de acuerdo con su competencia y la información suministrada por la Vicepresidencia de Estructuración y Vicepresidencia de Gestión Contractual en los siguientes términos:

1. ¿En qué etapa del proceso de aprobación de la factibilidad y publicación de los pliegos de condiciones de contratación se encuentra la iniciativa Privada sin recursos públicos (Aeropuertos de Suroccidente), mediante la cual se va a adjudicar la concesión del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón?

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) está llevando a cabo los trámites ante las distintas instancias gubernamentales previstas en la normatividad aplicable para culminar la evaluación en la etapa de factibilidad de la asociación público-privada de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos denominada "IP Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón" ("Proyecto" o "Iniciativa Privada") , a la fecha, se cuenta con la aprobación de la valoración de obligaciones contingentes por parte de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, por lo que la Agencia en desarrollo del numeral 11.3 del artículo 11 de la Ley 1508 de 2012 y el artículo 2.2.2.1.6.2. del Decreto 1082 de 2015, el día 30 de enero del año en curso, presentó para concepto previo favorable al

Documento firmado digitalmente
GTEC

Departamento Nacional de Planeación - DNP la justificación de utilizar el mecanismo de Asociación Público - Privada como modalidad de ejecución para el desarrollo del proyecto.

2. La publicación de los pliegos de condiciones de contratación del proyecto de la Iniciativa Privada sin recursos públicos (Aeropuertos de Suroccidente), mediante la cual se va a adjudicar la concesión del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, se tenía contemplada para finales del año 2024. Teniendo en cuenta que el proceso de aprobación de la factibilidad está en desarrollo y que ha tenido importantes retrasos ¿en que fecha se tiene contemplado hacer la publicación de los pliegos de condiciones de contratación? ¿Por qué razón se han generado tantos retrasos en el proceso de aprobación de la factibilidad? ¿qué gestiones y acciones se han adelantado para la publicación de los pliegos de condiciones de contratación del proyecto?

La fecha estimada para realizar la publicación del Acuerdo de Condiciones del Proyecto, en el marco del inicio del proceso de selección del futuro concesionario del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, está estimada para el segundo trimestre del año 2025.

Es importante señalar que los retrasos en los plazos establecidos en los cronogramas del Proyecto estuvieron relacionados con las mesas de trabajo realizadas con el Originador de la Iniciativa Privada, como consecuencia de las observaciones planteadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público durante los meses de noviembre y diciembre de 2024. Dichas observaciones generaron ajustes en los documentos del Proyecto, incluyendo las minutas del contrato y los apéndices técnicos.

Por otro lado, nos permitimos informarle que, en el marco del proceso de evaluación previo a la aprobación o rechazo del proyecto en la etapa de factibilidad, esta Vicepresidencia, mediante el radicado No. 2-2025-006085 del 29 de enero, recibió la aprobación de las obligaciones contingentes de las entidades estatales para el proyecto de Asociación Público-Privada (APP) de Iniciativa Privada sin recursos públicos, denominado "Aeropuertos del Suroccidente", por parte de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Asimismo, mediante el radicado ANI No. 20252000033791 del 31 de enero, la Vicepresidencia de Estructuración presentó ante el Departamento Nacional de Planeación la solicitud de aprobación del Mecanismo de Asociación Público-Privada para el proyecto, quedando actualmente a la espera del pronunciamiento de dicha entidad.

3. Sírvase enviar el cronograma actualizado de este proyecto, incluyendo el tiempo de duración de los procesos de: aprobación de la factibilidad, publicación de los pliegos de condiciones de contratación, el proceso de selección abreviada y de validación de requisitos, el proceso de adjudicación, el perfeccionamiento del contrato y la firma del acta de inicio.

En atención a la solicitud referente al cronograma establecido para el trámite de evaluación y el proceso de selección, a continuación, detallamos las actividades y los períodos estimados contemplados hasta la fecha:

ITEM	ACTIVIDAD	PLAZO ESTIMADO
1.1	Concepto favorable utilización mecanismo APP-DNP.	Primer trimestre 2025
1.2	Solicitud de presentación al CONPES.	Segundo trimestre 2025
1.3	Presentación Consejo Directivo Aerocivil.	Segundo trimestre 2025
1.4	Aceptación de Condiciones de Factibilidad (Originador)	Segundo trimestre 2025
1.5	Publicación documento Acuerdo de Condiciones	Segundo trimestre 2025
1.6	Periodo de manifestación de Interés por terceros	Tercer trimestre 2025
	Escenario 1	
2	Adjudicación Directa sin terceros interesados	Tercer trimestre 2025
2,1	Perfeccionamiento y suscripción acta de inicio del contrato sin tercero interesados.	Cuarto trimestre 2025
3	**Escenario 2:**	
3.1	Proceso de Selección abreviada con precalificación.	Cuarto trimestre 2025
3.2	Evaluación Adjudicación con terceros manifestantes	Cuarto trimestre 2025
3.3	Perfeccionamiento y suscripción acta de inicio del contrato con tercero interesados.	Primer trimestre 2026

Documento firmado digitalmente
GTEC

En todo caso, es importante señalar que la Agencia dará inicio al proceso de selección con la publicación del documento de invitación a precalificar, en los términos del artículo 2.2.2.1.5.9 del Decreto 1082 de 2015, que indica:

> ***"ARTÍCULO 2.2.2.1.5.9. Plazo para iniciación del proceso de selección.*** *Dentro de los 6 meses siguientes a la expedición del concepto previo favorable del Departamento Nacional de Planeación de que trata el artículo 2.2.2.1.6.2 del presente decreto, la entidad estatal competente dará apertura a la licitación pública cuando se trate de iniciativas privadas que requieran desembolsos de recursos públicos, o realizará la publicación en el SECOP de la información establecida en el artículo 19 de la Ley 1508 de 2012, cuando se trate de iniciativas privadas que no requieren desembolsos de recursos públicos."*

Lo anterior, en todo caso, sujeto a la viabilidad del proyecto de iniciativa anteriormente enunciado.

4. ¿Qué medidas se tendrán en cuenta para garantizar la operación y el buen funcionamiento del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, durante el proceso de transición de la actual Concesión operada por AEROCALI y el nuevo operador adjudicado para la concesión del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón?

En el contrato actual se tiene contemplado intervenciones de REPEX y Capex por medio del Otrosi No. 015 para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, incluidas en detalle en la respuesta del punto 11 del presente comunicado.

De igual forma en la metodología establecida para la reversión y entrega de la infraestructura, se encuentran definidos los parámetros para garantizar la continuidad en la operación del aeropuerto.

5. Durante el proceso .de transición entre la actual Concesión operada por AEROCALI y el nuevo operador adjudicado para la concesión del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón ¿se verán afectadas las Contraprestaciones Aeroportuarias?

Se precisa que el proyecto de asociación público privada a adjudicar en 2025, considera alcances técnicos y estructura financiera diferente a la concesión actual, por lo que presenta variaciones en los valores de las contraprestaciones aeroportuarias, las cuales se distribuirán entre la Aerocivil, el ente territorial en

Documento firmado digitalmente
GTEC

donde se ubica el aeropuerto y la ANI, y cuyos porcentajes se han definido de conformidad con el marco normativo vigente.

6. ¿Qué se tiene contemplado para el caso en que el proceso de adjudicación de la iniciativa Privada sin recursos públicos (Aeropuertos de Suroccidente) mediante la cual se va a adjudicar la concesión del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, exceda la fecha en que termina la prórroga de la actual concesión operada por AEROCALI, del 31 de agosto de 2025? ¿Se iniciaría un proceso de reversión o se prorrogaría la actual concesión?

Según lo establecido en el otrosí No. 015 al Contrato de Concesión No. 058-CON-2000, el plazo máximo de terminación y reversión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira es el 31 de agosto de 2025, fecha en la cual la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil retomaría la operación del aeropuerto hasta la fecha de firma del acta de inicio del contrato de concesión que se derive del trámite de la iniciativa privada actualmente en curso, para la cual se incluyó el cronograma estimado de adjudicación en el punto 3 del presente comunicado.

7. Con base en los estudios de factibilidad y el Plan Maestro del proyecto, sírvase informar la proyección de los viajes que se van a realizar, el número de pasajeros, la proyección de nuevas rutas y la cantidad de carga que se espera transportar.

En atención a la solicitud, nos permitimos informar que, según los estudios realizados por el Originador de la Iniciativa Privada, se ha proyectado que, al final del periodo de concesión (30 años), se movilizarán aproximadamente 16.5 millones de pasajeros (nacionales e internacionales) por el aeropuerto, así mismo, se realizarán cerca de 125,000 operaciones (comerciales y no comerciales), y se prevé un movimiento de alrededor de 54.000 toneladas (nacionales e internacionales) de carga.

En cuanto a las cifras establecidas en el Plan Maestro Aeroportuario (PMA), aprobado por la Aerocivil mediante la Resolución No. 01347 del 8 de julio de 2020, es importante señalar que este documento contempla un horizonte de planificación de 30 años para el aeropuerto. Por lo tanto, los años de finalización de los horizontes, tanto de la Iniciativa Privada como del PMA, no coinciden en cuanto al año final o horizonte último.

Documento firmado digitalmente
GTEC

8. Con base en los estudios de factibilidad del proyecto, sírvase informar ¿Qué obras de infraestructura se encuentran contempladas en este proyecto (discriminar cada obra con el valor presupuestado)? ¿Cuáles intervenciones de obra se tienen contempladas para el funcionamiento del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (discriminar cada obra con el valor presupuestado)? ¿Qué intervenciones se tienen contempladas para otros aeropuerto5 del departamento del Valle del Cauca (discriminar cada obra con el valor presupuestado)? ¿cuántos empleos directos e indirectos se van a generar con este proyecto? ¿Qué impacto económico, social u turístico tendrá este proyecto?

Respuesta:

¿Qué obras de infraestructura se encuentran contempladas en este proyecto (discriminar cada obra con el valor presupuestado)?

A continuación, se detallan las distintas actuaciones que forman parte de las intervenciones integradas en las cinco (5) Unidades Funcionales de Infraestructura y una unidad funcional de Operación y Mantenimiento (UF0) del Proyecto:

UNIDADES FUNCIONALES DE CONSTRUCCIÓN
Unidad Funcional 1: CALLES DE RODAJE Y PLATAFORMA COMERCIAL
Intervención 1.1 – Calles de rodaje para plataforma comercial
Actuación 1.1.1 - Calles de rodaje de ampliación de plataforma comercial y apartadero.
Intervención 1.2 – Plataforma comercial
Actuación 1.2.1 - Ampliación de plataforma comercial.
Actuación 1.2.2 - Iluminación de plataforma comercial.
Unidad Funcional 2: CALLES DE RODAJE, PLATAFORMAS Y URBANIZACIONES DE OTROS USOS

Documento firmado digitalmente
GTEC

Intervención 2.1 – Calles de rodaje de otros usos
Actuación 2.1.1 - Calles de rodaje de ampliación de plataforma de carga.
Actuación 2.1.2 - Calles de rodaje de plataforma de aviación general.
Actuación 2.1.3 - Calles de rodaje de acceso a zona MRO.
Intervención 2.2 – Plataformas de otros usos
Actuación 2.2.1 - Ampliación de plataforma de carga.
Actuación 2.2.2 - Plataforma de aviación general.
Actuación 2.2.3 - Iluminación de plataformas para otros usos.
Intervención 2.3 – Urbanizaciones de otros usos
Actuación 2.3.1 - Urbanización y adecuación de terrenos para hangares de aviación general.
Actuación 2.3.2 - Adecuación de terrenos para hangares de mantenimiento.
Actuación 2.3.3 - Desmontaje instalación existente de planta de combustible.
Actuación 2.3.4 - Construcción de nueva urbanización para planta de combustible.
Intervención 2.4 – Viales
Actuación 2.4.1 - Construcción de viales de servicio pavimentados.
Unidad Funcional 3: EDIFICIOS E INFRAESTRUCTURAS ANEXAS I
Intervención 3.1 – Edificio terminal I
Actuación 3.1.1 - Dique Swing/Doble.
Actuación 3.1.2 - Puentes de abordaje (I).
Actuación 3.1.3 - Demolición de edificaciones.
Intervención 3.2 – Infraestructura tecnológica I
Actuación 3.2.1 - Ampliación red GPON (I).
Actuación 3.2.2 - Interconexiones lógicas y físicas para gestión y

Documento firmado digitalmente
GTEC

centralización de procesos (I).
Actuación 3.2.3 -Implementación ERP (I).
Actuación 3.2.4 -Implementación del manejo de pasajero autónomo (I).
Unidad Funcional 4: EDIFICIOS E INFRAESTRUCTURAS ANEXAS II
Intervención 4.1 – Edificio terminal II
Actuación 4.1.1 - Dique nacional paralelo.
Actuación 4.1.2 - Puentes de abordaje (II).
Actuación 4.1.3 - Dique nacional low-cost.
Intervención 4.2 – Infraestructura tecnológica II
Actuación 4.2.1 - Ampliación red GPON (II).
Actuación 4.2.2 - Interconexiones lógicas y físicas para gestión y centralización de procesos (II).
Actuación 4.2.3 - Implementación ERP (II).
Actuación 4.2.4 - Implementación del manejo de pasajero autónomo (II).
Unidad Funcional 5: EDIFICIOS III E INFRAESTRUCTURA DE APOYO
Intervención 5.1 – Remodelación edificio terminal nacional
Actuación 5.1.1 - Remodelación del terminal doméstico.
Intervención 5.2 – Infraestructura edificaciones aeronáuticas
Actuación 5.2.1 - Nueva torre de control.
Actuación 5.2.2 - Edificio administrativo de la Aerocivil.
Actuación 5.2.3 - Urbanización TWR y oficinas la Aerocivil.
Intervención 5.3 – Infraestructura de parqueaderos
Actuación 5.3.1 - Parqueadero en altura.
Intervención 5.4 – Infraestructura eléctrica

Documento firmado digitalmente
GTEC

Actuación 5.4.1 - Nueva subestación eléctrica de la Aerocivil.
Actuación 5.4.2 - Remodelación y ampliación de subestación eléctrica exterior (nivel 34,5 kV).
Actuación 5.4.3 - Remodelación subestación eléctrica del terminal nacional.
Actuación 5.4.4 - Nueva subestación eléctrica del dique nacional.
Actuación 5.4.5 - Ampliación subestación eléctrica exterior (nivel 13,2 kV).
Actuación 5.4.6 - Nuevas subestaciones en zona de actividades aeronáuticas.
Actuación 5.4.7 - Sistema de distribución de energía eléctrica.
Intervención 5.5 – Infraestructura ambiental
Actuación 5.5.1 - Ejecución de separadores de hidrocarburos.
Actuación 5.5.2 - Nuevos depósitos de agua de consumo.
Actuación 5.5.3 - Remodelación y ampliación de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) del terminal nacional.
Intervención 5.6 – Seguridad
Actuación 5.6.1 - Adecuación y ejecución de nuevo vallado de separación lado tierra - lado aire.
Actuación 5.6.2 - Adecuación de control de accesos.
Actuación 5.6.3 - Ampliación del sistema de detección perimetral.

Fuente: Apéndice Técnico 1-Estudios a nivel de Factibilidad elaborados por la Estructura Plural Aeropuertos de Suroccidente.

UF 0 - Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento
Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento 0: Reinversión en Operación

Fuente: Apéndice Técnico 1-Estudios a nivel de Factibilidad elaborados por la Estructura Plural Aeropuertos de Suroccidente.

Es relevante destacar que el presupuesto mencionado forma parte del total de la inversión de capital (*Capex*), cuyo monto total asciende a un valor cercano a

Documento firmado digitalmente
GTEC

1.5 billones. A continuación, se describen los valores las Unidades Funcionales de Infraestructura correspondientes.

UF 1: $ 358.287.085.846.

UF 2: $195.831.745.737.

UF 3: $460.404.404.997.

UF 4: $305.106.216.343.

UF 5: $238.960.832.941.

¿Cuáles intervenciones de obra se tienen contempladas para el funcionamiento del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (discriminar cada obra con el valor presupuestado)?

En el párrafo anterior se describieron las diversas intervenciones y obras contempladas dentro del alcance propuesto para el Proyecto. En cuanto a los valores de inversión, nos permitimos informar que la inversión estimada asciende a 4.3 billones, de los cuales 1.5 billones corresponden a inversiones de capital (Capex) y 2.8 billones a gastos operativos (Opex).

¿Qué intervenciones se tienen contempladas para otros aeropuerto5 del departamento del Valle del Cauca (discriminar cada obra con el valor presupuestado)?

Nos permitimos señalar que no se contemplan intervenciones en otros aeropuertos. Sin embargo, dentro del Proyecto está previsto el fondeo de dos subcuentas de depósito especial, con las siguientes características:

Subcuenta de Deposito Especial N° 1, destinada al Aeropuerto Gerardo Tovar López de Buenaventura, con un monto aproximado de 285.000 millones de pesos, constantes a diciembre de 2023. El alcance del proyecto para este aeropuerto será definido en su momento por la Aerocivil, entidad que también estará a cargo de la gestión de dichos recursos.

Subcuenta de Deposito Especial N° 2, en la que la Aerocivil será la entidad encargada de determinar el o los aeropuertos de carácter turístico susceptibles

Documento firmado digitalmente
GTEC

de inversión, con un monto estimado de 93.000 millones de pesos, constantes a diciembre de 2023.

¿cuántos empleos directos e indirectos se van a generar con este proyecto?

Se estima que la ejecución del Proyecto aeroportuario generará un impacto significativo en el empleo, con la creación de aproximadamente 34,000 puestos de trabajo directos e indirectos. Esta cifra incluye tanto los empleos derivados de la construcción y operación directa del aeropuerto, como aquellos que se generarán en sectores relacionados, tales como la logística, el transporte, los servicios turísticos y otros sectores productivos vinculados a la actividad aeroportuaria. De esta manera, el Proyecto no solo contribuirá al desarrollo infraestructural, sino también al fortalecimiento de la economía local y regional a través de la generación de empleo sostenible.

¿Qué impacto económico, social u turístico tendrá este proyecto?

Respecto del impacto económico esperado con la materialización del Proyecto, se tiene como uno de los objetivos, el incrementar la ventaja competitiva del aeropuerto, aprovechando su ubicación estratégica y céntrica, lo que facilitará el acceso a la región y fortalecerá la competitividad de la zona. Al aprovechar el potencial existente en términos de conectividad aérea, se busca maximizar los beneficios económicos y de infraestructura durante el periodo de concesión.

Asimismo, se fomentará la actividad económica tanto en la ciudad como en la región, promoviendo el desarrollo de sectores productivos clave y apoyando el crecimiento de diversas industrias locales. Este impulso se traducirá en la creación de un entorno propicio para la inversión, el emprendimiento y el empleo, beneficiando a la comunidad en general.

Desde una perspectiva social, el proyecto contribuirá al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la región, generando empleo directo e indirecto, y facilitando el acceso a nuevas oportunidades de desarrollo económico, educativo y cultural. Además, la mejora en la infraestructura aeroportuaria incrementará la conectividad de la región, favoreciendo el turismo, el intercambio comercial y las relaciones internacionales. Este beneficio turístico será fundamental, pues permitirá potenciar la región como

Documento firmado digitalmente
GTEC

destino turístico, aumentando el flujo de visitantes nacionales e internacionales, lo que generará un impacto positivo en el sector hotelero, gastronómico y de servicios.

El proyecto tiene como prioridad mejorar la experiencia del usuario mediante la modernización y ampliación de la infraestructura existente. Esta mejora permitirá a los habitantes del Departamento del Valle del Cauca y la región Suroccidente de Colombia ver resultados concretos en el corto plazo, al mismo tiempo que garantiza la continuidad y la calidad del servicio de transporte aéreo, beneficiando directamente a los viajeros y fortaleciendo la conectividad regional.

Finalmente, el proyecto ofrece una solución sostenible a largo plazo, alineada con el horizonte del Plan Maestro Aeroportuario, buscando satisfacer las necesidades de los usuarios y garantizar un crecimiento ordenado y eficiente del aeropuerto.

9. ¿Cuáles son los criterios económicos, financieros, técnicos, administrativos y de operación que se van a tener en cuenta para el proceso de adjudicación de la concesión del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón?

Con el propósito de absolver su interrogante, es necesario iniciar con el contexto normativo que regula los esquemas de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada.

I. Sobre las generalidades de Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios

El hito más importante en materia de asociaciones público privadas es la expedición de la Ley 1508 de 2012 y de sus posteriores decretos reglamentarios[1], por medio de los cuales se estableció el régimen legal de las asociaciones público privadas[2] en el país. Esta ley, como indica su exposición

[1] Esta ley fue reglamentada por los Decretos 1467 de 2012, Decreto 100 de 2013 (derogado por el Decreto 1553 de 2014), Decreto 1610 de 2013, Decreto 301 de 2014 y Decreto 1553 de 2014, los cuales fueron compilados en el Decreto 1082 de 2015.

[2] El régimen de asociaciones público se complementa con las normas que integran el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, el régimen de Obligaciones Contingentes de las Entidades Estatales de acuerdo con la Ley 448 de 1998, el Decreto Único Reglamentario del Sector de Hacienda y Crédito Público 1068 de 2015, las disposiciones legales y

de motivos, representa el esfuerzo del Estado dirigido a lograr una verdadera y efectiva vinculación de capital privado para el desarrollo de la infraestructura en Colombia, una política de priorización de proyectos y una política precisa de manejo de riesgos a través de documentos CONPES y tiene como objetivos:

> *"(1) estructurar los mecanismos de pago del Gobierno y evaluar la infraestructura en función del servicio que se ofrece a los beneficiarios, medido en términos de desempeño, calidad y disponibilidad; (2) optimizar la transferencia y distribución de riesgos de los proyectos, con base en una valoración rigurosa de estos y un cuidadoso análisis en términos de eficiencia en la asignación de los mismos; (3) explorar fuentes complementarias de ingresos para el inversionista privado que faciliten el financiamiento de la infraestructura pública –por explotación comercial, inmobiliaria, etc.–, y (4) alinear los incentivos del inversionista privado y de los distintos actores incluidos en todas las etapas de desarrollo del proyecto, propendiendo por la culminación oportuna de las obras, la ejecución de la mejor construcción posible de cara a la optimización de los costos de mantenimiento a cargo del privado, y la financiación de largo plazo de los proyectos; aspectos que* ***buscan incentivar la búsqueda de recursos a través del mercado de capitales por parte de los inversionistas privados****."*[3] *(Negrilla fuera del texto)*

Así mismo, dicha exposición de motivos indicó que la Ley 1508 de 2012 tenía como propósito "r*egular las relaciones entre el público y el privado en diferentes sectores de la infraestructura como salud, educación, transporte, servicios públicos domiciliarios, telecomunicaciones, justicia, entre otros*", por lo cual, esta ley buscaba impulsar las concesiones en materia de infraestructura y sus servicios conexos.

Con las anteriores finalidades, la Ley 1508 de 2012 reguló los esquemas de asociación público privada (APP), definiéndolos en su artículo 1° como *"un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializa en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio."*

---

reglamentarias que integran los regímenes sectoriales aplicables a los proyectos en atención al tipo de inversión de que se trate, y demás resoluciones expedidas por el Departamento Nacional de Planeación-DNP, entre otras disposiciones aplicables.

[3] Exposición de motivos Ley 1508 de 2012. Gaceta del Congreso No. 823 del 3 de diciembre de 2011.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Frente al ámbito de aplicación de la Ley de APP, la misma dispone en su artículo 3° que aplica a *"(...) todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.*

En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. ***Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley****. (...)".* (Negrilla fuera de texto)

Algunos aportes destacados de la Ley 1508 de 2012 son: (i) incorpora el concepto de pago por disponibilidad, estándar de calidad y nivel de servicios; (ii) incluye un régimen normativo aplicable a las iniciativas privadas en aspectos como las fases y contenido de la estructuración, la revisión y evaluación de las iniciativas privadas y los incentivos a las iniciativas privadas; (iii) aclara los roles y funciones de las entidades involucradas; (iv) refuerza la adecuada estructuración de los proyectos mediante estudios, análisis de riesgos y adicionalmente incluye el concepto de valor por dinero; (v) limita la firma de adiciones o prórrogas, y (vi) realiza cambios en el tratamiento presupuestal respecto a vigencias futuras de los proyectos APP nacionales y territoriales.

II. Sobre la estructuración de iniciativas privadas

la Ley 1508 de 2012 establece dos clases de esquemas de asociación público privada: APP de iniciativa pública y APP de iniciativa privada, y dispone que en cualquiera de las dos modalidades podrá haber o no aportes de la entidad pública que pretenda celebrar el contrato, según la forma como se estructure el proyecto. Por lo anterior, son cuatro (4), las posibles modalidades de APP: (i) APP de iniciativa pública sin aporte de recursos públicos, (ii) APP de iniciativa pública con aporte de recursos públicos, (iii) APP de iniciativa privada sin aporte de recursos públicos, y (iv) APP de iniciativa privada con aporte de recursos públicos. A partir de esta estructura, se regulan los procedimientos

Documento firmado digitalmente
GTEC

que surten cada una de las iniciativas, no solo en su etapa de estructuración sino en las etapas subsiguientes de selección del concesionario y ejecución.

Frente a los dos tipos de origen en las asociaciones público privadas, las de iniciativa pública y las de Iniciativa Privada, la Corte Constitucional, mediante sentencia C-595 de 2014, señaló:

> *"La ley prevé además dos tipos de APP: de iniciativa pública y de iniciativa privada.*
>
> *En la primera modalidad, la entidad contratante debe encargarse de: (i) realizar los estudios previos de carácter técnico, socioeconómico, ambiental, predial, financiero y jurídico, los cuales deben contar con la aprobación del DNP o de la entidad de planeación de la respectiva entidad territorial; (ii) elaborar (...) la descripción completa del proyecto incluyendo diseño, construcción, operación, mantenimiento, organización o explotación del mismo, el modelo financiero detallado y formulado que fundamente el valor del proyecto, descripción detallada de las fases y duración del proyecto y justificación del plazo del contrato; (iii) evaluar el costo-beneficio del proyecto (...) analizando su impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada, evaluando los beneficios socioeconómicos esperados; (iv) justificar la utilización del mecanismo de asociación público privada como una modalidad para la ejecución del proyecto; y (v) llevar a cabo el (...) análisis de amenaza y vulnerabilidad con el fin de garantizar la no generación o reproducción de condiciones de riesgo de desastre – artículo 11-.*
>
> *En la segunda modalidad, la estructuración del proyecto la realiza por su propia cuenta y riesgo y asumiendo todos los costos, el particular que identifica la necesidad y la pone en conocimiento de la entidad pública responsable de satisfacerla –artículo 14-; a este particular se le denomina 'originador'."*[4]

Con similares términos, la jurisprudencia de lo contencioso administrativo ha manifestado, con relación a los dos tipos de origen de las APP, lo siguiente:

> *"Vale la pena aclarar que la Ley 1508 de 2012 establece dos clases de esquemas de asociación público privada: APP de iniciativa pública y APP de iniciativa privada, y dispone que en cualquiera de las dos modalidades podrá haber o no aportes de la entidad pública que pretenda celebrar el contrato, según la forma como se estructure el proyecto. En relación con las asociaciones público privadas de iniciativa privada, el artículo 14 de la citada ley dispone que '[l]os particulares podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de*

[4] Corte Constitucional. Sentencia C-595 de veinte (20) de agosto de dos mil catorce (2014). Magistrado Sustanciador: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

los costos de la estructuración, y presentarlos de forma confidencial y bajo reserva a consideración de las entidades estatales competentes"[5].

De las anteriores citas jurisprudenciales es claro que, la Ley establece una diferenciación entre el régimen jurídico y características de las APP de iniciativa pública respecto de las de Iniciativa Privada. Señalando que, en este último tipo de esquemas, el marco normativo faculta a los agentes privados a estructurar proyectos de asociación público privada de iniciativa privada (en adelante "Iniciativa Privada"), a su cuenta y riesgo, tal y como lo indica el inciso primero del artículo 14 de la Ley 1508 de 2012:

> *"**Los particulares podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración,** y presentarlos de forma confidencial y bajo reserva a consideración de las entidades estatales competentes."* (Negrilla fuera de texto)

Ahora bien, la estructuración de proyectos de Iniciativa Privada se divide en dos etapas: una de prefactibilidad y otra de factibilidad, como dispone el inciso segundo del artículo 14 de la Ley 1508 de 2012:

> (...) *"El proceso de estructuración del proyecto por agentes privados estará dividido en dos (2) etapas, una de prefactibilidad y otra de factibilidad."*

Cada una de estas etapas de la estructuración tiene unos requisitos, como lo indican los incisos tercero, cuarto y quinto del citado artículo 14:

> *(...) "En la etapa de prefactibilidad el originador de la propuesta deberá señalar claramente la descripción completa del proyecto incluyendo el diseño mínimo en etapa de prefactibilidad, construcción, operación, mantenimiento, organización y explotación del mismo, alcance del proyecto, estudios de demanda en etapa de prefactibilidad, especificaciones del proyecto, su costo estimado y la fuente de financiación.*
>
> *Para la etapa de factibilidad, la iniciativa para la realización del proyecto deberá comprender: el modelo financiero detallado y formulado que fundamente el valor del proyecto, descripción detallada de las fases y duración del proyecto, justificación del plazo del contrato, análisis de riesgos asociados al proyecto, estudios de impacto ambiental, económico y social, y estudios de factibilidad técnica, económica, ambiental, predial, financiera y jurídica del proyecto.*

[5] Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto 2346 del 15 de agosto de 2017.

Documento firmado digitalmente
GTEC

> *En la etapa de factibilidad el originador del proyecto deberá anexar los documentos que acrediten su capacidad jurídica, financiera o de potencial financiación, de experiencia en inversión o de estructuración de proyectos o para desarrollar el proyecto,* ***el valor de la estructuración del proyecto*** *y una minuta del contrato a celebrar que incluya entre otros, la propuesta de distribución de riesgos*." (Negrilla fuera de texto)

La Ley 1508 de 2012 fue reglamentada por el Decreto 1467 de 2012, que posteriormente fue compilado en el Decreto 1082 de 2015 "*Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de planeación nacional*" y, a su vez, modificado por el Decreto 438 de 2021. En dicho Decreto, se establecieron las condiciones para la presentación y el estudio de proyectos de Iniciativa Privada, con y sin desembolso de recursos públicos; el contenido mínimo que deben tener los estudios de prefactibilidad y factibilidad que aporten los originadores; el plazo para la presentación de los estudios de factibilidad por parte del originador; los términos con que cuenta la entidad pública competente para revisar los estudios de prefactibilidad y factibilidad y para pronunciarse sobre los mismos y sobre la viabilidad de la iniciativa; la inscripción de las iniciativas privadas en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas RUAPP; el contenido de la respuesta que la entidad estatal competente debe dar al originador en caso de aceptar o rechazar su iniciativa; la determinación del valor de los estudios efectuados por el originador, en caso de rechazo; el plazo para iniciar el proceso de selección que corresponda, entre otros asuntos.

III. Sobre el Proceso de Selección de las Iniciativas Privadas sin desembolso de recursos públicos

Con las claridades expuestas en el romanillo I y sustentado en el marco legal vigente, es posible afirmar que los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por las materias particularmente reguladas en la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios y, de manera supletiva por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007.

Así las cosas, el artículo 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012, en concordancia con los artículos 2.2.2.1.5.9. y 2.2.2.1.5.12. del Decreto 1082 de 2015, regulan la modalidad de contratación para este tipo de proyectos, la cual corresponde a una Selección Abreviada de Menor Cuantía con Precalificación.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En los que atañe a las etapas del proceso de selección, este inicia con la Precalificación en donde la entidad competente publica el acuerdo, los estudios y la minuta del contrato y sus anexos por un término no inferior a un (1) mes ni superior a seis (6) meses, en los términos que establezca el reglamento, dependiendo de la complejidad del proyecto, en la página web del Sistema Electrónico para la Contratación Pública "SECOP"[6]. Transcurrido el plazo de la publicación anteriormente referida, sin que ningún interesado distinto al originador del proyecto manifieste a la entidad estatal competente, su interés de ejecutarlo o cumpla las condiciones para participar en su ejecución, se podrá contratar con el originador, de manera directa en las condiciones pactadas

Por su parte, el artículo 20 de la Ley 1508 de 2012 establece las reglas en el caso en que existan terceros interesados en la ejecución de proyectos de asociación público privadas de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos, de la siguiente forma:

> ***"ARTÍCULO 20. Terceros interesados y selección.*** *Si un tercero manifiesta su interés en ejecutar el proyecto, en las condiciones pactadas entre la entidad estatal competente y el originador del proyecto, manteniendo la condición de no requerir recursos del Presupuesto General de la Nación, de las entidades territoriales o de otros fondos públicos para la ejecución del proyecto, deberá manifestarlo y* ***garantizar la presentación de la iniciativa mediante una póliza de seguros, un aval bancario u otros medios autorizados por la ley, acreditando su capacidad jurídica, financiera o de potencial financiación, la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, para desarrollar el proyecto acordado****.*
>
> *En ese caso,* ***la entidad deberá abrir un proceso haciendo uso de la metodología establecida para los procesos de selección abreviada de menor cuantía con precalificación****, para la selección del contratista* ***entre el originador del proyecto y los oferentes que hayan anexado garantía para la presentación de sus ofertas y cumplan las condiciones para su ejecución.***
>
> *Si como resultado del proceso de selección el proponente originador del proyecto no presenta la mejor oferta, de acuerdo con los criterios de*

[6] Ley 1508 de 2012, artículo 19.

Documento firmado digitalmente
GTEC

evaluación establecidos, este tendrá el derecho a presentar una oferta que mejore la del proponente mejor calificado, en un plazo máximo de (10) diez días hábiles contados desde la publicación del informe de evaluación de las propuestas. Si el originador mejora la oferta se le adjudicará el contrato, una vez se cumplan los requisitos establecidos en la presente ley.

Si el originador no resulta seleccionado para la ejecución del contrato, deberá recibir del adjudicatario el valor que la entidad estatal competente haya aceptado, como costo de los estudios realizados para la estructuración del proyecto." (Negrilla fuera de texto)

Conforme la disposición transcrita se puede afirmar que el mencionado artículo establece los requisitos que deben acreditar los terceros interesados en la ejecución del proyecto, los cuales son:

- Garantía de presentación oferta: póliza de seguros, aval bancario o demás medios autorizados por la ley.
- Capacidad Jurídica.
- Capacidad financiera o de potencial financiación.
- Experiencia en inversión o en estructuración de proyectos.

Así mismo, establece que en el caso en que existan terceros interesados que cumplan con la acreditación de los requisitos mencionados (Precalificados), la entidad deberá abrir un proceso haciendo uso de la metodología establecida para los procesos de selección abreviada de menor cuantía con precalificación, es decir, con las reglas establecidas para este tipo de proceso salvo las particularidades propias establecidas en la Ley 1508 de 2012 para las iniciativas privadas,

El artículo 2.2.2.1.5.12. del decreto 1082 de 2012, establece las reglas del proceso de selección abreviada de menor cuantía, así:

*"(...) En caso de que se adelante el proceso de selección abreviada de menor cuantía, una vez conformada la lista de precalificados, se tendrán en cuenta las reglas previstas para la selección abreviada de menor cuantía establecidas en la Ley 1150 de 2007 y sus reglamentos**, con las siguientes particularidades, sin perjuicio de otras que se señalaren en el presente Decreto**:*

Documento firmado digitalmente
GTEC

1. ***Los factores de selección en proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa privada, en desarrollo del proceso de selección abreviada de menor cuantía con precalificación serán los señalados en el artículo 2.2.2.1.4.2. del presente Decreto****.*

2. El cumplimiento de los requisitos para la estructuración de proyectos por agentes privados y la aceptación de la iniciativa privada por parle de la entidad estatal competente, a los que se refieren los artículos 14 y 16 de la Ley 1508 de 2012 en los términos previstos en el presente Título y las aprobaciones de las que trata la Sección 6 del presente capítulo, ***serán suficientes para la apertura del proceso de selección abreviada de menor cuantía con precalificación****.*

3. ***Si como resultado de la evaluación, el originador no queda en primer orden de elegibilidad y siempre que haya obtenido como mínimo un puntaje igual o superior al noventa por ciento (90%) del puntaje obtenido por la propuesta mejor calificada, este tendrá la opción de mejorar su oferta en la oportunidad establecida en los pliegos de condiciones por un plazo máximo de diez (10) días hábiles*** *contados desde la publicación del informe definitivo de evaluación de las propuestas. En caso de que el originador mejore su propuesta, la entidad la dará a conocer a los demás oferentes para que realicen las observaciones que consideren necesarias, exclusivamente relacionadas con la mejora de la propuesta por parte del Originador, si a ello hubiere Jugar, en la oportunidad establecida en los pliegos de condiciones y por un término máximo de cinco (5) días hábiles.*

Para efectos de lo previsto en el presente numeral, se entiende que el originador mejora la oferta del proponente mejor calificado, cuando la nueva oferta del originador obtenga un puntaje que supere el puntaje obtenido por la propuesta mejor calificada.

*Sí el originador no hace usó de la opción de mejorar la oferta en los términos señalados en el presente numeral, la entidad estatal incluirá dentro del contrato que resulte del proceso de selección, la obligación de que el contratista adjudicatario reconozca al originador del proyecto el reembolso de los costos en que este haya incurrido por la realización de los estudios necesarios para la estructuración del proyecto de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1508 de 2012****.”*** (Destacado propio)

En conclusión, la Agencia en aplicación de las normas mencionadas deberá verificar respecto de los terceros interesados la presentación de la garantía exigida, la capacidad jurídica, la capacidad financiera o de potencial

Documento firmado digitalmente
GTEC

financiación y la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos. Así mismo, en la etapa que adelante con el originador y los terceros interesados que acreditaron el cumplimiento de los requisitos establecidos (Precalificados) deberá establecer factores técnicos y económicos para la escogencia del adjudicatario.

10. Sírvase remitir los estudios que se han realizado en la ANI, sobre las necesidades de infraestructura para el funcionamiento del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Respuesta: Es importante señalar que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) no ha realizado estudios sobre la necesidad de infraestructura del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. Esto se debe a que el Plan Maestro Aeroportuario, aprobado por la Aeronáutica Civil en julio de 2020, establece el desarrollo a largo plazo del aeropuerto como un documento estratégico y técnico. Este plan detalla las necesidades de infraestructura, las expansiones proyectadas, los recursos necesarios, la planificación operativa y el cumplimiento de las normativas vigentes, incluyendo el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y las directrices de organismos internacionales competentes, como el Manual de Referencia para el Desarrollo de Aeropuertos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Todo ello está orientado al crecimiento proyectado del tráfico aéreo y de pasajeros, con un horizonte de 30 años.

Es relevante destacar que las obras e intervenciones previstas dentro de las Unidades Funcionales (UF) del Proyecto están alineadas con las obras contempladas en el Plan Maestro Aeroportuario (PMA) vigente para el aeropuerto.

11. Sírvase informar ¿en qué estado se encuentran las 17 intervenciones de obra que debe realizar el concesionario AEROCALI durante la última prórroga del contrato de Concesión que vence el próximo 31 de agosto de 2025?

De acuerdo con el reporte recibido por parte de la Interventoría que realiza actualmente el Consorcio Intercol – SP, el avance financiero de las 17

Documento firmado digitalmente
GTEC

intervenciones programadas en el Otrosi No. 015, con corte al 31 de enero de 2025 es del 36,5 % de avance financiero, con el siguiente detalle por actividad:

ITEM	DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCION	PRESUPUESTO	AVANCE TÉCNICO	AVANCE ECONÓMICO
1	Filtro de drenaje cabecera 02	140.210	0%	0
2	Reposición de carpeta asfáltica en pista	117.000	0%	0
3	Reposición de losas calles de rodaje	3.061.891	30%	918.567,3
4	Señalización horizontal Aeródromo, Plataforma internacional	657.316	0%	0
5	Reposición de cordón elastomérico entre losas calles	509.218	30%	152.765,4
6	Reposición de cárcamos con rejilla F-900, plataforma nacional	420.000	60%	252.000,0
7	Obras de estabilización taludes, costado oriental	460.115	10%	46.012,0
8	Cubiertas del terminal de carga	3.791.410	10%	379.141,0
9	Intervención cubiertas satélites Nacionales 1 y 2	238.130	10%	23.813,0
10	Cargadores celulares, terminal internacional salas espera	29.702	100%	29.702,0
11	Serpentín Chiller 1	158.593	10%	15.859,3
12	Adecuación y mejoramiento del sistema de aire acondicionado sala de equipaje Nº 2	315.592	80%	252.473,6
13	Adecuación de la bomba de la red contraincendios en la terminal internacional	201.259	50%	100.629,5
14	Adecuación en subestaciones de media tensión y transformadores de aceite refrigerante	282.229	10%	28.223,0
15	Repotenciación de reguladores de corriente constante para ayudas visuales	1.300.000	50%	650.000,0
16	Reposición de hardware & software operativo	2.856.000	80%	2.284.800,0
17	Compra de equipos de trazas explosivas	528.360	70%	369.852,0
Total proyectos del Otrosí No. 15 (valores constantes diciembre 2023)		**15.067.026**		**5.503.838.1**
AVANCE GENERAL (%)				**36,53%**

12. Sírvase remitir los informes de seguimiento y supervisión sobre la gestión del concesionario AEROCALI para la operación, manteamiento y servicio del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón; para los años 2023 y 2024.

En cumplimiento del artículo 83 de la ley 1474 de 2011, el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico del Contrato de Concesión CON-058-2000 se desarrolla por medio de dos firmas contratadas por la Agencia.

Para los años solicitados se adjuntan los informes bimensuales de la Interventoría operativa y técnica que desarrolla el Consorcio INTERCOL – SP, en atención al Contrato 801 de 2015.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Asimismo se remiten los informes mensuales de la Firma Auditoria (Interventoría Financiera) que desarrolla la Empresa Grupo Metro Colombia SAS.

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que esta respuesta atienda de fondo su solicitud y estaremos atentos en caso de precisar información adicional al respecto.

Atentamente,

OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Anexos: Dos carpetas en formatos ZIP

cc:

VoBo: CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ (GERENTE), ALBERTS JAMIT ENRIQUEZ CHENAS, ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA G.AERO (E), CAMILO ANDRES SALAZAR CAMACHO, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, LUZ ELENA RUIZ CASTRO Coord GIT
Nro Rad Padre: 20254090236052
Nro Borrador: 20252000014374
GADF-F-012

Firmado Digitalmente
OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES
JKTH-LOAJ-OF1O-TBT7-A174-1032-3709-52
03/03/2025 15:06:11 COT -05