

Santiago de Cali, 15 de septiembre de 2025
CGG-0182-25

Doctor
Carlos Alberto Carrasco Ramírez
Gerente Proyectos Aeroportuarios – VGCON
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Bogotá, D.C.

Ref.: Traslado de comunicación con Radicado ANI No. 20254091100042 del 1 de septiembre de 2025 - Estado de la Zona de Aviación General y de la Subestación Eléctrica Nacional T1 del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón- Contrato de Concesión No 058-CON-2000 (terminado)

Estimado doctor Carrasco,

Con toda atención damos respuesta a lo planteado por la Aerocivil en su comunicación con Radicado 2025210000040877 Id: 2327041, objeto del traslado que, según la comunicación en referencia, nos hace esa Agencia, en los siguientes términos:

1. Respecto de lo manifestado por la Aerocivil en el sentido de que esa entidad desconoce los hechos narrados en nuestra comunicación CGG-0145-25 de agosto 12 de 2025, hemos de indicarle que esa afirmación carece de sustento válido, en tanto y en cuanto que, el Contrato de Concesión No. 058-CON-2000 (terminado), Anexo k, reporta, entre otros, los siguientes casos ilustrativos de la situación jurídica de los hangares al momento del inicio de la concesión:

(i) *“7- Emiro Ramón Lugo. El 21 de octubre de 1998 se devolvió el Hangar. Se encuentra a la espera de que **se efectúe la liquidación de los dineros adeudados** hasta la fecha, ya que el interesado desea cancelar para solicitar **el retiro de las mejoras removibles**”. (Negritas fuera de texto)*

(ii) *“8- Lucas Quiroga Vanegas. El 21 de octubre de 1998, se presentó una funcionaria de **la Sección de Control de Aviación Civil de la Policía Antinarcoóticos** con el fin de levantar los sellos que tienen las oficinas de estos **hangares B-4, B-5 y B-6** para poder hacer entrega de los inmuebles a la Aerocivil. Pero ante la imposibilidad de la Dirección Regional y de la Gerencia del Aeropuerto de responder por la custodia de los bienes muebles; no se realizó la diligencia y hasta la fecha no se ha podido terminar la diligencia de lanzamiento suspendida desde el 10 de diciembre de 1998”. (Negrilla fuera de texto).*

(iii) *“11- Sociedad Aeronáutica de Armenia. “SADA” El 3 de febrero del 2000 se notificó la demanda por medio de **aviso fijado en el hangar**”.*

(iv) *"12- Taxi Aéreo de Urabá. El 9 de febrero del 2000 se notificó la demanda por medio de **aviso fijado en el hangar**".*

(v) *"13- Servicios Aéreos del Pacífico. "SERPA" Se fijó la suma de \$60. 000.00 como gastos del proceso, estamos a la espera de que se asignen los recursos de la Caja Menor de esta Dirección para proceder a cancelarlos".*

Adicionalmente, la cláusula 8.4 del Contrato de Concesión, claramente consagró, en cuanto a litigios y pleitos pendientes, que la UAEAC continuaría con la gestión de tales procesos judiciales, con la obligación de proceder a la entrega al Concesionario de los bienes encartados en dichos procesos, en caso de producirse una decisión favorable, una vez tales bienes se encontraran a disposición de la UAEAC, entrega ésta que nunca se formalizó por parte de la Aerocivil.

Dado lo anterior, llama pues la atención que ahora el Director General de la Aerocivil, exprese que la entidad que preside desconoce la situación jurídica y material de la zona de aviación general para la fecha de la concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, no obstante que fue la Aerocivil, en su calidad de Concedente, la que suscribió el Contrato de Concesión 058-CON-2000, el 1 de junio del año 2000.

Pero, es más, nunca en el Contrato de Concesión se hizo alusión expresa a la "Zona de Aviación General", sino que se determinó en forma puntual qué hangares se entregaban al Concesionario, en qué situación jurídica, y, cuáles no se entregaban en concesión.

En efecto, de acuerdo con el Anexo C del mencionado Contrato, se excluyeron de la concesión, entre otros, los siguientes bienes y áreas: *"Hangares B4, B5, B6 y C 19"*.

Por su parte, el Anexo L al Contrato, referente a Contratos Cedidos de hangares, indicó: *"HANGARES: 1. Escuela de Aviación del Pacífico A-1, A-2, A-3, A-4, A-5; 2. Transportes aéreos Air Pereira A-6 A-7; 3. Mantenimiento Aéreo del Valle Ltda. A-8; 4 Helicópteros Territoriales do Colombia HELITEC A-9; 5. Servicio Aéreo de Occidente SAO B-1; 6. Aeromecanic (hangares a disposición de la Aerocivil según acta de octubre 21 de 1996), Proceso: en ejecutivo por deuda morosa; 7. Álvaro H. Escandón B-7, B-8; 9. Servicios Aéreos del Pacífico SERPA C-4, C-5, Proceso: en restitución y ejecutivo; 12. Radioelectrónica Ltda. D-5, D-6, Proceso: en restitución; 13. Sociedad Aeronáutica de Armenia SADA D-7, D-8, Proceso: en restitución; 14 Taxi Aéreo Urabá TADUL D-12, Proceso: en restitución y ejecutivo"*.

Todo lo antes comentado, es clara muestra de que la zona de aviación general del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón no era un área totalmente saneada al momento de la concesión del aeropuerto y, por el contrario, era una zona con varios problemas judiciales y con dificultades de seguridad que la concesión, una vez entró a operar y a administrar el aeropuerto, rápidamente pudo controlar.

2. Manifiesta la Aerocivil, en la comunicación del Director General, que "... llama la atención y resulta sorpresivo que pese a que la zona de aviación general hace parte del área concesionada, hoy

se indique por parte del explotador del aeropuerto que no se realizaron actividades de mantenimiento en la zona de aviación general, pese al contenido obligatorio establecido para el área concesionada, en virtud de lo regulado dentro del Contrato de Concesión No, 058-CON-2000..., sin parar mientras en que el Anexo F al susodicho Contrato de Concesión, contiene el “Plan de Mantenimiento y Mejoras”, que expresamente alude a los mantenimientos de obras civiles, de pista y calles de rodaje, de rampas, de drenajes, de zonas de seguridad, de avisos, vallas y señalización del Aeropuerto, del sistema hidroneumático, de redes sanitarias de incinerador y recolector de basuras, de vías de acceso y parqueadero, del terminal, de equipos para las facilidades aeroportuarias, de equipos eléctricos, de equipos mecánicos, sin que en ninguno de estos apartes se haya incluido un mantenimiento especial y expreso de la zona de aviación general.

Es pues claro e incontrovertible, que el contenido obligatorio establecido para el área concesionada, según el Contrato de Concesión, no contempló ninguna actuación o inversión en la mencionada área, lo que, de nuevo, desconoce la Aerocivil, a pesar de lo expresamente pactado por las partes contratantes (Aerocivil-Aerocali) al momento de celebrar el Contrato de Concesión 058-CON-2000.

3. Dice también la comunicación a que nos venimos refiriendo, que *“... es oportuno recordar que toda área concesionada se encuentra a cargo del concesionario, y es por esto por lo que resulta llamativo que en la zona de aviación general no se hayan ejecutado intervenciones que permitieran garantizar un estado adecuado de esta zona pese a explotarla económicamente. Incluso, es de recordar que el plan de mantenimiento que elaboran los concesionarios, por regla general, dependiendo del contrato, se elaboran y aprueban cada 1 o dos años, por lo que no se entiende porque (SIC) esta zona no fue exigible (SIC) incluirla en el plan de mantenimiento y garantizar unas mejores instalaciones...”*.

Al respecto, es del caso comentar que nunca Aerocali S.A., como Concesionario del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, dejó de considerar como área concesionada a su cargo la zona de aviación general, y si no hubo una explotación comercial intensa de dicha zona fue, precisamente, porque los estudios comerciales y de mercadeo que se adelantaron para la debida explotación económica del aeropuerto, no arrojaron mayor interés en dicha área, y los pocos interesados en algún hangar, fueron debidamente estudiados y examinados en sus antecedentes y en la destinación para la cual solicitaban el hangar, luego de lo cual, se suscribieron algunos contratos sobre las áreas demandadas en la zona de aviación general.

Como ejemplo de los explotadores localizados en el área de hangares durante la vigencia de la Concesión, tenemos a la Escuela de Aviación del Pacífico, Delta Helicópteros, Proyemco (hasta agosto 15 de 2025), Aviónica de Occidente, Academia de Aviación y Turismo Internacional, MG Medical Group SAS, Good Fly Co. SAS, Pacific Fly Ambulancias Aéreas SAS e Inversiones BJ del Valle S.A.

Es importante anotar, además, que lo que el Director General de Aerocivil llama “calles de rodaje” en esta zona de aviación general, son unas calles de servicio, que cuando llegó Aerocali a

administrar, operar y mantener el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, se encontraban en un pésimo y lamentable estado y fue el Concesionario quien efectuó algunas mejoras y obras voluntarias, entre ellas, un parqueadero a la entrada de la puerta 7, para que los empleados de las empresas explotadoras y los alumnos de las escuelas, pudieran parquear sus vehículos.

Ahora, sí resulta oportuno recordar, que a la luz del Contrato de Concesión No. 058-CON-2000, Capítulo XII, cláusula 12.1, en materia de inversiones del Concesionario, su obligación fue la de realizar **inversiones de rehabilitación y obligatorias** relativas al área concesionada, comprometiéndose a brindar los servicios de acuerdo con lo estipulado en el Capítulo mencionado, y según la agrupación en función de los principales centros de actividad de la siguiente manera: “a) *Lado Aéreo: Que incluye pista, calles de rodaje y plataformas de estacionamiento, y todas sus zonas verdes; y, b) Lado Terrestre: Que incluye las terminales de pasajeros y carga, estacionamientos públicos, áreas de servicios públicos, zonas verdes, y seguridad complementaria a las de la fuerza pública y demás autoridades competentes*”. Es indiscutible pues, que, dentro de los principales centros de actividad, no se incluyó el área de aviación general.

Pero, es más, tampoco en las inversiones de rehabilitación del **Anexo H** del Contrato ni de las inversiones obligatorias del **Anexo I**, se contemplaron intervenciones en aviación general, de donde es forzoso inferir que dicha área nunca fue centro de interés para la Aerocivil al concesionar el aeropuerto, y si bien el Concesionario buscó comercializar dicha área, como parte que era del área concesionada, nunca se encontró mayor interés, entre otras cosas, porque además de ser un área restringida y de uso exigente, en la región no hay una demanda importante de hangares particulares, independientemente de si la zona de aviación general cuenta o no con una inversión de reconstrucción y mantenimiento de hangares que difícilmente se ocuparían, entre otras cosas, por existir, vecino al aeropuerto, el Aeroclub del Pacífico, en cuyas instalaciones se albergan el mayor número de aeronaves destinadas a la aviación general, en esta región.

Todo lo anterior es una clara demostración de que financieramente es inviable pretender realizar una inversión en un área que no ofrece posibilidades reales de recuperación de la misma y, por tanto, si esa es la intención, el propósito y el proyecto bandera de la nueva administración de la Aerocivil, esos recursos deberán provenir del presupuesto de la entidad, sin que a Aerocali S.A. le obligue aportar suma alguna para tales efectos.

4. En cuanto al estado de obsolescencia de la subestación eléctrica de la T 1 del aeropuerto, cabe señalar que de manera voluntaria el Concesionario realizó inversiones significativas en todo el sistema eléctrico, incluso en aspectos que no estaban contemplados en el Contrato de Concesión.

En efecto, el Contrato de Concesión contemplaba únicamente la adecuación de la subestación exterior de entrada tipo patio, pero Aerocali optó por construir una subestación nueva, tipo interior, más cerca de la terminal aérea, aumentando significativamente su capacidad y minimizando el riesgo que se tenía de vandalismo o terrorismo en la antigua subestación a borde de carretera, que fue equipada con tecnología de punta de ese momento.

En la T1, el contrato requería una pequeña subestación para atender las áreas no concesionadas, sin embargo, Aerocali construyó para la UAEAC una subestación independiente de 1.600 Kva., con dos plantas eléctricas de emergencia de 600 Kva., muy por encima de los cálculos que daban necesidades de 300 Kva, con sus cabinas de insonorización de alta calidad.

Tampoco contemplaba el Contrato de Concesión inversión alguna en la subestación eléctrica de la T1 y, sin embargo, también se hicieron inversiones importantes tales como el cambio del tren de celdas de 13.200 V, la transferencia automática y los interruptores principales de baja tensión, además de instalar dispositivos de protección contra sobretensiones (DPS) de alta gama.

Para aquellos equipos que por sus características no requerían reposición (transformadores y grupos electrógenos) el Concesionario contrató empresas especializadas que ejecutaron mantenimientos mayores, los cuales han garantizado por años la confiabilidad y una condición operacional segura.

Es importante anotar, además, que durante los 25 años de concesión el Concesionario realizó mantenimientos exhaustivos y periódicos en la subestación T1, que fueron oportunamente reportados a la Aeronáutica Civil y a la ANI, sin haber recibido nunca observaciones o inconformidades durante el periodo de concesión, por parte de estas entidades.

Todo lo expuesto pues, nos permite sostener que no hay razón para afirmar que el estado de estos equipos afecta no solo la operatividad, sino también la capacidad de respuesta ante emergencias y fallos técnicos, ya que con dichos equipos Aerocali operó hasta el pasado 31 de agosto, sin dificultad alguna para la normal operación del aeropuerto y, de no haberse terminado la concesión, que no fue, precisamente, a iniciativa del Concesionario, con esos mismos equipos hubiéramos continuado funcionando debidamente.

Resta anotar, que el proceso de reversión de los catorce subsistemas del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón a la ANI, se cumplió de manera ordenada, con los apoyos técnicos necesarios, y con la participación en todas las mesas de trabajo de personal de la UAEAC, lo que permitió finalmente una entrega y recibo exitoso del aeropuerto.

Cordialmente,

RICARDO ALBERTO LENIS STEFFENS
Gerente General

C.c. Aerocivil, pablo.romero@aerocivil.gov.co
Carlos Alberto Acosta Medina, ANI
Intercol SP