



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

Bogotá, D.C.,

Honorable Representante
JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO
Presidente
Cámara de Representantes
julian.lopez@camara.gov.co
Bogotá, D.C.

No. de radicado al que responde: 20264090430042

ASUNTO: Respuesta al radicado ANI No. 20264090430042 del 08 de abril de 2026 - Respuesta a cuestionario ANI - Proposición No. 119 de debate de control político sobre la Iniciativa Privada del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira que sirve a Cali.

Respetado Doctor López, reciba un cordial saludo.

La Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante, "ANI" o "Agencia") recibió el cuestionario referido en el asunto, mediante el cual se solicita información orientada a examinar el estado actual, avances, eventuales retrasos y decisiones adoptadas en el proceso de estructuración y adjudicación del Proyecto de Iniciativa Privada (IP) que involucra al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali. En atención a dicha solicitud, y en el marco de nuestras competencias, con base en la información proporcionada por la Vicepresidencia de Estructuración, la Agencia se permite dar respuesta en los siguientes términos:

CUESTIONARIO AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

1. *Durante la segunda sesión de la "COMISIÓN ACCIDENTAL PARA EL SEGUIMIENTO DE LAS ACCIONES EJERCIDAS POR EL GOBIERNO NACIONAL EN LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DE LA CIUDAD DE PALMIRA, VALLE DEL CAUCA", la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, señaló que la Aerocivil había radicado un informe con 268 observaciones sobre aspectos estratégicos, técnicos y operativos, jurídicos y financieros sobre el Proyecto de Iniciativa Privada para la modernización y operación del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. Sírvase remitir un informe detallado en el cual se pueda evidenciar el porcentaje de avance y en qué proceso va la subsanación de dichas observaciones y cuáles fueron acogidas, por parte del originador del Proyecto y de la Agencia Nacional de Infraestructura.*

Respuesta: En relación con las 268 observaciones formuladas por la Aerocivil, la ANI adelantó el proceso de revisión, remitió al originador del Proyecto dichas observaciones para su pronunciamiento, realizó las solicitudes y requerimientos pertinentes con el fin de recopilar los insumos técnicos, financieros, prediales y



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

operativos necesarios para la toma de decisiones y desarrolló mesas de trabajo tanto con la Aerocivil como con el Originador de la Iniciativa Privada, con el propósito de identificar las observaciones de mayor impacto y definir una ruta de atención y priorización a dichas observaciones. Como resultado de estas gestiones y con base en el análisis consolidado, se estima un avance aproximado del 80% en la atención de las observaciones.

El avance alcanzado se ha concentrado principalmente en las observaciones de carácter técnico consideradas estratégicas para la estructuración del Proyecto, particularmente aquellas relacionadas con la planificación aeroportuaria, la definición de requerimientos para la nueva torre de control, el análisis de las vías de acceso y la delimitación de responsabilidades operativas entre el futuro concesionario y la Aerocivil. Asimismo, se han adelantado avances en la revisión de aspectos jurídicos y en el análisis de consideraciones financieras asociadas a la estructuración de la iniciativa.

Como resultado de este proceso, algunas observaciones han sido concertadas con el Originador, acogidas e incorporadas en la estructuración del Proyecto, entre ellas la inclusión del fondeo de recursos para la actualización del Plan Maestro Aeroportuario, la definición de responsabilidades de infraestructura y operación a cargo de la Aerocivil, así como la incorporación de precisiones técnicas relacionadas con la planificación aeroportuaria y desarrollo de infraestructura. De igual manera, otras observaciones no fueron acogidas en esta etapa del Proyecto, debido a limitaciones técnicas, jurídicas o de información disponible, como es el caso de la incorporación de la vía de acceso a la zona franca, la cual requiere estudios adicionales y definiciones que exceden el alcance actual del Proyecto.

Una vez atendidas la totalidad de observaciones, el Originador concluirá la actualización del modelo financiero del Proyecto, para la evaluación por parte de la ANI y una vez determinada su pertinencia y viabilidad, las cifras deberán ser incorporadas en los documentos del Proyecto.

En este sentido, si bien el avance alcanzado es significativo y evidencia una evolución positiva del proceso, la culminación del 100% de la atención de las observaciones estará sujeta a la revisión y pronunciamiento de la Aerocivil frente a las respuestas emitidas y a la consolidación final de los ajustes requeridos para la estructuración del Proyecto.

2. *Para el caso de las observaciones que aún no han podido ser subsanadas, sírvase informar detalladamente, ¿cuáles son las razones por las que no se han subsanado estas observaciones? ¿en qué fecha se tiene estimado la subsanación de estas observaciones?*

Respuesta: Respecto de las observaciones que no fueron acogidas, la ANI informa que estas corresponden, en su mayoría, a requerimientos adicionales



que implican la definición de nuevas obligaciones o ajustes transversales a los componentes del Proyecto, para lo cual, se requiere información técnica específica y estudios a nivel de factibilidad que actualmente no se encuentran disponibles. Estas definiciones son necesarias para cuantificar las intervenciones, estimar los costos asociados, evaluar los riesgos y analizar los impactos en el alcance del Proyecto.

En este contexto, la ausencia de dichos insumos técnicos impide, en esta etapa, la incorporación de estas observaciones sin comprometer la consistencia técnica, jurídica y financiera de la iniciativa o generar reprocesos en la estructuración del Proyecto.

En ese sentido, el cierre de las observaciones no necesariamente implica su subsanación o incorporación, sino que corresponde al resultado del análisis adelantado, el cual determinará su pertinencia y viabilidad, lo que busca garantizar la solidez de la evaluación de la estructuración en curso.

Actualmente, la Agencia adelanta la consolidación de las respuestas emitidas por las diferentes áreas de la entidad, con el fin atender la totalidad de las observaciones formuladas por la Aerocivil. De acuerdo con el cronograma estimado, se prevé culminar el proceso en el mes de abril del presente año.

3. *En la segunda sesión de la Comisión Accidental se estableció el compromiso de que, la Agencia Nacional de Infraestructura iba a desarrollar mesas técnicas con la Aerocivil y con las demás Entidades del orden Nacional, para revisar cuáles de las 268 observaciones presentadas en el informe se iban a acoger y cuáles serían descartadas porque no eran relevantes para el proceso. Sírvase informar cuántas mesas técnicas se desarrollaron para la revisión de las observaciones; ¿cuántas y cuáles observaciones fueron acogidas o descartadas?*

Respuesta: En cumplimiento del compromiso establecido en la tercera sesión de la Comisión Accidental, la Agencia ha adelantado mesas de trabajo internas y reuniones técnicas con la Aerocivil, el originador de la Iniciativa Privada y otras entidades del orden nacional, con el fin de revisar las observaciones formuladas al Proyecto y determinar su pertinencia, acogida o aclaración.

Estas mesas han sido desarrolladas de manera articulada por equipos multidisciplinarios de la ANI, incluyendo los equipos técnico, ambiental, predial y social de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, así como los equipos jurídico, financiero y técnico de la Vicepresidencia de Estructuración, con el propósito de realizar un análisis integral de las observaciones formuladas por la Aerocivil.

Entre las principales mesas técnicas y reuniones adelantadas se destacan las desarrolladas los días 06 y 10 de noviembre de 2025, entre la ANI y el originador de la Iniciativa Privada, orientadas a la revisión técnica, jurídica y



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

financiera de las observaciones formuladas; la reunión del 19 de noviembre de 2025, entre la Dirección de Concesiones Aeroportuarias de la Aerocivil y la ANI, en la cual se acordó la hoja de ruta para la atención de observaciones; y la reunión del 15 de diciembre de 2025, con participación de la ANI, la Aerocivil, la CCI Occidente y Propacífico, en la cual se realizó seguimiento al proceso de revisión y análisis de las observaciones.

Asimismo, el 05 de febrero de 2026 se adelantó una mesa de trabajo con la Vicepresidencia de Estructuración y los equipos de la VE, con el fin de organizar y definir tiempos para dar atención a las observaciones. En continuidad con lo anterior, el 25 de febrero de 2026 se desarrolló una reunión técnica con el originador de la Iniciativa Privada para el seguimiento a la atención de observaciones y la consolidación de ajustes del Proyecto. Posteriormente, los días 02 y 11 de marzo de 2026, se adelantaron jornadas técnicas de revisión del modelo financiero y de los ajustes derivados de las observaciones formuladas por la Aerocivil. Ese mismo 11 de marzo, en las instalaciones de la Dirección de Concesiones de la Aerocivil, se llevó a cabo una reunión de seguimiento a proyectos, incluyendo la IP Aeropuertos de Suroccidente, entre la ANI y la Aerocivil. De igual manera, el 26 de marzo, en instalaciones de la ANI, durante la mesa de seguimiento a proyectos aeroportuarios adelantada entre la ANI y la Aerocivil, se actualizó y socializó el estado y contexto de la atención a las observaciones por parte de la Agencia para el Proyecto. Finalmente, el 07 de abril de 2026, la Agencia Nacional de Infraestructura remitió respuesta a la Aerocivil sobre las observaciones que representan mayor impacto al Proyecto, como resultado del proceso de análisis adelantado.

Como resultado de estos espacios de trabajo, se han acogido observaciones relacionadas principalmente con la planificación aeroportuaria, ajustes técnicos del Proyecto, y esquema de fondeo para la actualización de los Planes Maestros Aeroportuarios, entre otros aspectos relevantes para la estructuración de la iniciativa.

De igual forma, algunas observaciones han sido consideradas no procedentes, en aquellos casos en que corresponden a competencias propias de la Aerocivil, aspectos ya contemplados dentro del alcance del Proyecto o a requerimientos cuya incorporación implicaría modificaciones estructurales sin sustento técnico suficiente en esta etapa.

Actualmente, la Agencia adelanta la consolidación final de la matriz de las 268 observaciones, y de acuerdo con el cronograma del Proyecto, se prevé que el proceso de revisión y definición de observaciones acogidas, descartadas y en análisis sea cerrado durante el mes de abril de 2026, momento en el cual se contará con el consolidado definitivo correspondiente.

4. *Sírvase informar si alguna de las observaciones presentadas, hace referencia a los recursos que recibirá el municipio de Palmira por concepto de*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

contraprestación aeroportuaria. En caso de ser así, cuál es la observación; ¿cómo afecta la contraprestación aeroportuaria que recibirá Palmira cuando se concesione el aeropuerto?

Respuesta: En el informe de observaciones presentado por la Aerocivil, se identifica un capítulo denominado “Contraprestación, otras deducciones e ingresos” en el cual se presentan observaciones para este componente específico.

Es importante precisar que, de conformidad con los resultados de la evaluación conjunta de las “Observaciones de mayor impacto”, la atención de alguna de las solicitudes de Aerocivil, las inversiones o costos que se incorporen en el presupuesto del Proyecto podrían implicar un ajuste en la modelación financiera, e impactar en la disminución de los porcentajes de la contraprestación total del Proyecto (la cual se distribuye entre la Aerocivil, ente territorial y ANI, de acuerdo con la normatividad vigente).

5. *Sírvase informar el estado detallado y porcentaje de avance, en qué se encuentran las observaciones presentadas por el Departamento Nacional de Planeación en relación con la utilización del mecanismo y esquema de APP, las cuáles debían ser subsanadas por el originador del proyecto y tenidas en cuenta por el Ministerio de Hacienda en la fase de análisis y concepto de riesgo.*

Respuesta: En primera instancia, es importante precisar que el Departamento Nacional de Planeación -DNP- remitió en dos ocasiones observaciones al comparador público privado (CPP) del Proyecto, con 9 observaciones iniciales, recibidas mediante radicado No. 2025200101841 del 24 de febrero de 2025, las cuales fueron atendidas en su totalidad y radicadas al DNP mediante radicado No. 20252000103411 del 27 de marzo de 2025.

Posteriormente, en abril de 2025, se recibió un segundo comunicado del DNP con radicado No. 20258200238841, con 12 observaciones, las cuales fueron atendidas más no enviadas al DNP. Lo anterior, teniendo en cuenta que en el transcurso de este trámite y en el marco de las mesas de coordinación institucional adelantadas entre la ANI y la Aerocivil a inicios del mes de abril de 2025, en las cuales se evidenció que esta última entidad asumiría la administración, operación, explotación y mantenimiento del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón a partir del 1 de septiembre de 2025, se determinó la necesidad de ajustar aspectos técnicos del proyecto.

Es importante precisar que el análisis del comparador público privado y las subsanaciones realizadas en atención a los comentarios del DNP de abril de 2025, deben ser actualizadas, una vez se cuente nuevamente con la validación del Ministerio de Hacienda a la estructuración ajustada del Proyecto.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

Durante la segunda sesión de la Comisión Accidental, la Agencia Nacional de Infraestructura presentó el décimo cronograma para la adjudicación del proyecto de la Iniciativa Privada para la modernización y operación del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, en dicho cronograma se establecieron las siguientes actividades con sus respectivas fechas:

No obstante, con corte al 07 de abril del 2026, no se ha cumplido con el último cronograma propuesto, que tenía en cuenta las subsanaciones de las observaciones presentadas por la Aeronáutica Civil. Por ende, el proyecto aún no cuenta con factibilidad.

Con base en lo anterior, por favor dar respuesta a las siguientes preguntas:

6. *¿Cuándo se van a subsanar las más de 200 observaciones presentadas por la Aeronáutica Civil?*

Respuesta: Actualmente, la atención de las observaciones formuladas por la Aerocivil encuentra en etapa de consolidación por parte de los diferentes equipos multidisciplinarios de la ANI, registrando avances positivos en el proceso de revisión y ajuste de la documentación del Proyecto de IP, tal como se mencionó en las respuestas a los numerales anteriores.

En ese sentido y de acuerdo con el cronograma actualizado del Proyecto, se estima que la consolidación y atención de las observaciones culmine en el mes de abril de 2026, sin perjuicio de los tiempos requeridos para la revisión por parte de la Aerocivil.

7. *¿En qué va el proceso de la radicación de ajustes y aprobación del análisis de riesgos de la APP, y la solicitud de concepto de riesgos por parte de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda? Sírvase informar detalladamente ¿cuáles fueron los ajustes realizados en este proceso? En caso de que se haya ajustado el valor del OPEX y CAPEX del proyecto ¿cuál es el valor definitivo para OPEX y CAPEX?*

Respuesta: El Proyecto de iniciativa privada cuenta con concepto favorable del Ministerio de Transporte mediante radicado MT No. 20241201443861 del 18 de noviembre de 2024, y por su parte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público emitió la aprobación de análisis de riesgos y valoración de las obligaciones contingentes del Proyecto mediante radicado MHCP No. 2-2025-006085 del 29 de enero de 2025.

Sin embargo, ante las observaciones realizadas por Aerocivil a la iniciativa privada, se dio lugar a la revisión y actualización de la estructuración del Proyecto por parte del originador, cuyos documentos han sido objeto de verificación y observaciones por parte de la ANI, para la posterior radicación de la documentación actualizada ante las entidades y autoridades competentes



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

para obtener las aprobaciones de que trata el artículo 2.2.2.1.5.6 del Decreto 438 de 2021.

En cuanto a los ajustes realizados en el proceso, se tiene la incorporación del fondeo de recursos para la actualización del Plan Maestro Aeroportuario, en los plazos y montos requeridos por Aerocivil, actualización de variables macroeconómicas del modelo financiero y actualización de valores al mes de referencia a diciembre de 2025, según metodologías de análisis del Ministerio de Hacienda y DNP.

En cuanto a los valores estimados a la fecha de CAPEX y OPEX, las variaciones corresponden a la actualización del mes de referencia a diciembre de 2025, resultando el CAPEX en \$1.734.656 millones de pesos y OPEX en \$3.207.997 millones de pesos. Cabe precisar que estos valores pueden variar en los trámites de revisión del Proyecto.

8. *¿En qué etapa se encuentran los procesos de revisión y aprobación favorable para la utilización del mecanismo de APP como modalidad para la ejecución del proyecto, radicación y aprobación del proyecto y la presentación del CONPES por parte del Departamento Nacional de Planeación?*

Respuesta: Actualmente, la Agencia adelanta la gestión y obtención de las aprobaciones preliminares necesarias (Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda y Crédito Público), las cuales constituyen un insumo fundamental para la radicación del Proyecto ante el Departamento Nacional de Planeación y la posterior presentación del documento CONPES. Estas actuaciones se desarrollan de manera articulada con las entidades competentes, en el marco del proceso de revisión interinstitucional requerido para este tipo de iniciativas.

De acuerdo con el cronograma actualizado del Proyecto, se estima la radicación del documento CONPES ante el Departamento Nacional de Planeación durante el mes de junio de 2026, sin embargo, es importante aclarar que se debe considerar los tiempos de revisión y pronunciamiento de las entidades correspondientes.

9. *¿En qué etapa se encuentra el proceso de Presentación del proyecto de la iniciativa privada ante los Consejos Directivos de la Aeronáutica Civil y la ANI?*

Respuesta: Actualmente, el Proyecto de IP, se encuentra en proceso de consolidación, atención de observaciones y actualización de documentos, actividades que se adelantan de manera previa a la presentación del Proyecto ante los Consejos Directivos de la Aerocivil y de la ANI.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

De acuerdo con el cronograma estimado del Proyecto, e la presentación ante los Consejos Directivos de la Aerocivil y de la Agencia, se realizará en la última semana de junio y la primera semana de julio de 2026.

10. *¿En qué etapa se encuentra el proceso de publicación de los pliegos de condiciones de contratación a los terceros interesados 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? ¿Qué aspectos se están teniendo en cuenta para que se presente pluralidad de oferentes durante este proceso?*

Respuesta: Al respecto, desde la ANI se informa que, de acuerdo con el cronograma propuesto para el Proyecto y siempre que en la etapa de factibilidad se determine su viabilidad, se estima que en el mes de julio de 2026 la Agencia podría dar apertura al proceso de selección, mediante el cual se otorgaría en concesión el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira.

Adicionalmente a lo anterior, la Agencia estructura los procesos de selección de concesionarios bajo esquemas de asociaciones público privadas, en el marco de la Ley 1508 de 2012 en concordancia con las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1882 de 2018 y el Decreto 1082 de 2015.

La Ley 1508 de 2012 establece la posibilidad de estructurar dos (2) modalidades principales de asociación público- privada: APP de iniciativa pública y APP de iniciativa privada. Adicionalmente, teniendo en cuenta que, en cualquiera de las anteriores puede haber o no aporte de recursos públicos, las modalidades de asociación público- privada son cuatro (4), a saber: (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.

Ahora bien, de acuerdo con el tipo de iniciativa de asociación público- privada, el proceso de selección se realizará bajo las siguientes modalidades:

- **Para los proyectos de asociación pública privada de iniciativa pública, con o sin aportes del Estado**, el artículo 9° de la Ley 1508 de 2012 prescribe que, el procedimiento de selección será el establecido en dicha Ley, "y en lo no contemplado en ella se regirá por lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación Pública". Con base en esta norma legal, el artículo 2.2.2.1.4.1 del Decreto 1082 de 2015, que subrogó el artículo 12 del Decreto 1467 de 2012, dispuso:

"El procedimiento de selección para los proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública será el de licitación pública."



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

señalado en el artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y en sus normas reglamentarias, salvo lo previsto en la Ley 1508 de 2012 y en el presente título, o las normas que lo sustituyan, modifiquen o adicionen". (Se resalta).

Adicionalmente, el artículo 10º de la Ley 1508 de 2012 permite utilizar, para esta clase de esquema, el sistema de precalificación, conforme al cual "se conformará una lista de precalificados mediante convocatoria pública, estableciendo un grupo limitado de oferentes para participar en el proceso de selección". En relación con este mecanismo, el artículo 2.2.2.1.4.5 del Decreto 1082 de 2015, que subrogó el artículo 16 del Decreto 1467 de 2012, establece:

"Artículo 2.2.2.1.4.5. Sistemas de precalificación. Para aquellos proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública cuyo costo estimado sea superior a setenta mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (70.000 SMMLV), la entidad estatal competente podrá utilizar, previo a la apertura del proceso de selección, sistemas de precalificación. La entidad estatal podrá contratar con los integrantes de la lista de precalificados los estudios adicionales o complementarios que requiera el proyecto, a costo y riesgo de los precalificados.

La conformación de la lista de precalificados no obliga a la entidad estatal a abrir el Proceso de Contratación. Así mismo, la entidad estatal podrá desistir de utilizar la lista de precalificados y proceder a iniciar un proceso de selección abierto, si con posterioridad a la conformación de la lista se evidencia que no se cuenta con por lo menos cuatro (4) precalificados interesados en presentar oferta.

La entidad estatal no adquiere compromiso alguno de pago o retribución por los estudios complementarios requeridos por el proyecto que adelanten los integrantes de la lista de precalificados.

En caso de adjudicación, el adjudicatario del contrato deberá pagar a los integrantes de la lista de precalificados el valor de los estudios complementarios que haya acordado previamente con la entidad estatal competente. (...)".

• **Para iniciativas privadas que requieran desembolso de recursos públicos**, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1508 de 2012, respectivamente, el procedimiento aplicable es el de licitación pública:

*"Artículo 17. Iniciativas privadas que requieren desembolsos de recursos públicos (modificado por el artículo 38 de la Ley 1753 de 2015). Logrado el acuerdo entre la entidad estatal competente y el originador de la iniciativa, pero requiriendo la ejecución del proyecto desembolsos de recursos públicos, **se abrirá una licitación pública para seleccionar el contratista que adelante el proyecto que el originador ha propuesto**, proceso de*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

selección en el cual quien presentó la iniciativa tendrá una bonificación en su calificación entre el 3 y el 10% sobre su calificación inicial, dependiendo del tamaño y complejidad del proyecto, para compensar su actividad previa, en los términos que señale el reglamento.

En esta clase de proyectos de asociación público-privada, los recursos del Presupuesto General de la Nación, de las entidades territoriales o de otros fondos públicos, no podrán ser superiores al 30% del presupuesto estimado de inversión del proyecto. Tratándose de proyectos de infraestructura vial de carreteras dicho porcentaje no podrá ser superior al 20% del presupuesto estimado de inversión del proyecto.

Si el originador no resulta seleccionado para la ejecución del contrato, deberá recibir del adjudicatario el valor que la entidad pública competente haya determinado, antes de la licitación, como costos de los estudios realizados para la estructuración del proyecto.

En todos los casos la entidad estatal competente, deberá cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 11, numerales 11.2 y siguientes de la presente ley. (...)”

• **Para iniciativas privadas que no requieran desembolso de recursos públicos**, se aplica el procedimiento de selección abreviada de menor cuantía con precalificación, según lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 1508 de 2012:

“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 (...).

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.”
(Negrita y subrayado extratextual)

Conforme lo señalado, la Agencia debe aplicar preferentemente las disposiciones propias de los procesos de selección de concesionarios reguladas en la Ley 1508 de 2012, y en lo no previsto, las normas del Estatuto General de Contratación.

En virtud de lo anterior, la Agencia debe garantizar los principios que rigen la contratación estatal, entre estos, la libre competencia y la selección objetiva. La



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

libre concurrencia es uno de los principios que rige la compra pública, bajo este principio, las entidades estatales deben permitir el acceso al proceso de selección de todas las personas o sujetos de derecho interesados en prestar bienes y servicios al Estado, en las condiciones establecidas por la respectiva entidad estatal y que aseguren el cumplimiento de las prestaciones requeridas por ésta.

Ahora bien, en relación con la selección objetiva, el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 dispone:

“DE LA SELECCIÓN OBJETIVA. Es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva. En consecuencia, los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección (...).”

Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1508 de 2012, que establece requisitos específicos para los procesos de selección de concesionarios en esquemas de asociaciones público- privadas:

“En los procesos de selección que se estructuren para la ejecución de proyectos de asociación público privada de iniciativa pública o que requieran desembolsos de recursos públicos, la selección objetiva se materializará mediante la selección del ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca.

Los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes en estas contrataciones, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

12.1 La capacidad jurídica, la capacidad financiera o de financiación y la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, serán objeto de verificación documental de cumplimiento por parte de las entidades estatales como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje (...).”

Es de resaltar que, para este tipo de procesos las condiciones de experiencia corresponden a la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, así mismo, que estos criterios, a saber, capacidad jurídica, capacidad financiera o de financiación, la experiencia de inversión o estructuración de proyectos, son



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

verificados como requisitos habilitantes para la participación dentro del proceso de selección y no otorgan ningún tipo de puntaje.

El ofrecimiento más favorable en los procesos de licitación y selección abreviada de menor cuantía, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, debe ser determinado por la Entidad teniendo en cuenta (a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación costo-beneficio. En donde si la Entidad Estatal decide determinar la oferta de acuerdo con lo establecido en el literal (b) debe señalar en el pliego de condiciones: (i) las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta. (ii) Las condiciones técnicas adicionales que representan ventajas de calidad o de funcionamiento (iii) Las condiciones económicas adicionales que representen ventajas en términos de economía, eficiencia y eficacia, que puedan ser valoradas en dinero y (iv) el valor en dinero que la Entidad Estatal asigna a cada ofrecimiento técnico o económico adicional.

Sin embargo, de conformidad al artículo 12 numeral 12.2 de la Ley 1508 de 2012, para los procesos de asociaciones público privadas la oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, represente la mejor oferta o la mejor relación costo-beneficio para la Entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. De igual manera, señala que, entre los criterios, las entidades podrán considerar los niveles de servicio y estándares de calidad, el valor presente del ingreso esperado, los menores aportes estatales o mayor aporte al Estado según sea el caso, contraprestaciones ofrecidas por el oferente salvo en caso de contraprestaciones reguladas o tarifas a ser cobradas a los usuarios, entre otros, de conformidad a la naturaleza del contrato.

En atención a lo anteriormente expuesto, con el fin de asegurar la libre concurrencia, pero que además el concesionario adjudicatario cumpla con las prestaciones de la Iniciativa Privada, la Agencia en los procesos de selección de concesionarios establece criterios habilitantes de capacidad jurídica y representación legal, capacidad financiera (Patrimonio Neto y Capacidad de Endeudamiento) y experiencia en inversión; así como, criterios ponderables, tales como el económico (oferta económica), técnico, calidad, apoyo a la industria nacional y el criterio diferencial de emprendimientos y empresas de mujeres.

Lo anterior, sin perjuicio de los incentivos que la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios establecen a favor del Originador, permitiendo la posibilidad del originador de mejorar la oferta mejor calificada para el originador de iniciativa sin desembolso de recursos públicos.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

11. *¿Qué medidas se están llevando a cabo desde la ANI para garantizar la operación y el buen funcionamiento del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, en el proceso de retoma de la Aeronáutica Civil?*

Respuesta: A partir del 1 de septiembre de 2025, la Aerocivil retomó la administración del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, por lo cual, la operación y el funcionamiento del aeropuerto se encuentran actualmente bajo la responsabilidad de dicha entidad, en el marco de sus competencias.

En este contexto, la ANI no ejerce funciones de administración ni operación sobre el aeropuerto. No obstante, la ANI ha adelantado acciones de articulación y coordinación interinstitucional con la Aerocivil, en el marco del desarrollo del Proyecto de Iniciativa Privada.

12. *¿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?*

Respuesta: Respecto de esta inquietud, se reitera el contenido de la respuesta dada al punto 10.

13. *Según el décimo cronograma presentado por la Agencia Nacional de Infraestructura, la adjudicación del Proyecto de la Iniciativa Privada sin terceros interesados tendría lugar en agosto de 2026 y con terceros interesados en diciembre de 2026, teniendo en cuenta que a la fecha el Proyecto no cuenta con la factibilidad, sírvase responder las siguientes preguntas: ¿En cuánto tiempo se va a adjudicar la nueva concesión para la operación, mantenimiento y modernización del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón?*

Respuesta: Al respecto es importante precisar que la adjudicación bajo el esquema de Asociación Público Privada (APP) que permita entregar en concesión al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón se encuentra sujeta al cumplimiento y obtención de la aprobación de factibilidad del Proyecto.

De acuerdo con el cronograma establecido para el Proyecto, la adjudicación de la concesión se estima bajo dos escenarios: (i) sin terceros interesados, en diciembre de 2026, y (ii) con terceros interesados, en abril de 2027, dependiendo del desarrollo del proceso de selección y del **cumplimiento** de las etapas de evaluación y aprobación por parte de las entidades de orden nacional correspondientes.

14. *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.*



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

Respuesta: Con la presente comunicación se remite el cronograma estimado del Proyecto de IP, el cual incluye los trámites relacionados con la aprobación previa a las condiciones de factibilidad, la publicación del documento de invitación a terceros interesados, la evaluación de requisitos habilitantes, el proceso de selección abreviada, la adjudicación, el perfeccionamiento del contrato y la firma del acta de inicio, con sus respectivos tiempos estimados.

Se precisa que los plazos señalados en el cronograma del Proyecto son de carácter indicativo y dependen de los tiempos requeridos por las entidades del Gobierno Nacional para la emisión de los conceptos y aprobaciones correspondientes, por lo cual el cronograma podrá ser objeto de ajustes durante el desarrollo del proceso.

15. *Desde la Agencia Nacional de Infraestructura, ¿han recibido alguna instrucción directa por parte del Presidente de la República de Colombia, para dilatar el proyecto de la nueva concesión?*

Respuesta: La Agencia Nacional de Infraestructura se permite informar que, en el marco de sus competencias y autonomía técnica, no ha recibido instrucción alguna por parte del Presidente de la República dirigida a dilatar el Proyecto de Iniciativa Privada para el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón.

El avance del Proyecto ha estado determinado por el cumplimiento de los trámites establecidos en la normativa vigente para iniciativas privadas, bajo el esquema de Asociación Público Privada, así como por la atención de observaciones y la obtención de los conceptos y aprobaciones requeridos por las entidades competentes.

RESPUESTA PROPOSICION ADITIVA 119

27. *Sírvase remitir las actas de entrega del proceso de reversión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, en las cuales se evidencie el deterioro y mal estado de los diferentes equipos, sistemas y componentes que conforman la infraestructura del aeropuerto, y por favor remitir un informe detallado sobre las acciones e inversiones que se han llevado a cabo por parte de la Aeronáutica Civil para realizar mejoramiento y mantenimiento a estos componentes, equipos y sistemas; y también del estado actual de estos.*

Respuesta: En atención a lo solicitado, se informa lo siguiente:

En virtud de lo previsto en el Manual de Reversiones de la Agencia Nacional de Infraestructura (versión V4), la ANI adelantó el proceso de devolución y reversión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el cual culminó con la entrega del Concesionario Aerocali S.A. a la ANI, el 1 de agosto de 2025. Posteriormente, el 31 de agosto de 2025, se suscribió el Acta de Entrega y



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

Recibo entre la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la a Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil.

En consecuencia, se adjunta el “ACTA DE ENTREGA Y RECIBO INFRAESTRUCTURA, ELEMENTOS Y DOCUMENTOS AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DEL MUNICIPIO DE PALMIRA, QUE SIRVE A CALI”, mediante la cual se formalizó la entrega física, real y material del área concesionada, con ocasión de la terminación normal del Contrato de Concesión No. 058-CON-2000 que compila todo el proceso realizado.

De conformidad con lo consignado en dicha Acta, la infraestructura aeroportuaria, junto con sus equipos, sistemas y demás componentes, fue objeto de verificación previa mediante Actas de verificación por subsistemas, siendo recibida por Aerocivil en condiciones operativas y funcionales que permitieron la continuidad en la prestación del servicio aeroportuario. En ese sentido, no se dejaron consignadas situaciones generalizadas de deterioro o mal estado de los activos.

No obstante, en relación con las observaciones sobre el estado de algunos componentes, se precisa que excepcionalmente se dejaron anotaciones puntuales por parte de la Aerocivil, en el Acuerdo Segundo del Acta de Entrega y Recibo (parágrafos primero y segundo), específicamente respecto de:

- (i) Zona de aviación general: frente a la cual Aerocivil manifestó observaciones asociadas al estado de algunos hangares y vías de acceso. Al respecto, la ANI dejó constancia en el mismo documento de que dicha zona no fue objeto de inversiones por parte del Concesionario, al no constituirse una obligación contractual, y que fue recibida en condiciones similares desde el inicio del Contrato de Concesión No. 058-CON-2000; además, algunos hangares no fueron concesionados y siempre estuvieron bajo la administración de la Aerocivil.
- (ii) Subestación eléctrica de la Terminal T1: La Aerocivil indicó observaciones relacionadas con la vida útil y presunta obsolescencia de algunos equipos. Sobre este punto, la ANI precisó que la reposición o modernización no hacía parte de las obligaciones contractuales del Concesionario, sin perjuicio de que este garantizó su operación mediante la ejecución de los mantenimientos preventivos y correctivos correspondientes durante la vigencia del Contrato de Concesión No. 058-CON-2000.

Las anteriores observaciones fueron debidamente atendidas y respondidas dentro de la misma Acta suscrita por las partes.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

Adicionalmente, mediante comunicación Aerocivil No. 2025210000040877 del 31 de agosto de 2025 (radicado ANI No. 20254091100042 del 1 de septiembre de 2025) (adjunto), dicha Entidad reiteró dichas observaciones.

Concordante con lo anterior, la ANI dio traslado de dichas inquietudes al Concesionario Aerocali S.A. y a la Interventoría Operativa Consorcio INTERCOL S.P., mediante los radicados ANI No. 20253090324441 del 5 de septiembre de 2025 y No. 20253090329341 del 9 de septiembre de 2025 respectivamente, solicitando su pronunciamiento. Las respuestas fueron recibidas mediante los radicados ANI No. 20254091176262 del 16 de septiembre de 2025 y No. 20254091199382 del 19 de septiembre de 2025 (adjuntos)

En respuesta a lo precedente, mediante Oficio con radicado ANI No. 20253090359131 del 30 de septiembre de 2025 (adjunto), la ANI remitió a la Aerocivil un informe en el cual se expusieron los antecedentes contractuales y jurídicos que delimitan las obligaciones del Concesionario respecto de las zonas y componentes mencionados.

Sobre dichos aspectos, resulta pertinente precisar que, de conformidad con dicho análisis, las situaciones observadas por Aerocivil no correspondían a incumplimientos de obligaciones contractuales a cargo del Concesionario. Asimismo, a la fecha de la suscripción del Acta de Entrega y Recibo del 31 de agosto de 2025, no se registraban controversias contractuales pendientes entre las partes por estos conceptos.

Finalmente, se señala que, con sujeción a lo establecido en el Acta de Entrega y Recibo, a partir del 1 de septiembre de 2025 la Aerocivil asumió integralmente la administración, operación, mantenimiento, explotación e inversión de la infraestructura aeroportuaria. En consecuencia, la información relacionada con las acciones de mejoramiento, mantenimiento e inversiones posteriores, así como el estado actual de los equipos, sistemas y componentes del Aeropuerto, es de competencia exclusiva de dicha Entidad.

28. Sírvese informar, que acciones legales se instauraron al operador AEROCALI para el caso en que se haya evidenciado deterioro y mal estado de los diferentes equipos, sistemas y componentes que conforman la infraestructura del aeropuerto, con base en los compromisos contractuales y en lo consignado en el contrato de concesión.

Respuesta: De conformidad con lo expuesto en la respuesta anterior y con base en lo consignado en el “ACTA DE ENTREGA Y RECIBO INFRAESTRUCTURA, ELEMENTOS Y DOCUMENTOS AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DEL MUNICIPIO DE PALMIRA, QUE SIRVE A CALI”, suscrita el 31 de agosto de 2025, así como en los antecedentes contractuales del Contrato de Concesión No. 058-CON-2000, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, se permite informar que no se evidenció el incumplimiento de obligaciones contractuales a cargo del Concesionario Aerocali S.A. que diera lugar a la instauración de acciones legales



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20262000132181**

20262000132181

Fecha: **14-04-2026**

en su contra por concepto de deterioro o mal estado de los equipos, sistemas o componentes de la infraestructura aeroportuaria.

En efecto, las únicas observaciones formuladas por la Aerocivil en el contexto del proceso de reversión -citadas en el punto anterior- correspondieron a aspectos puntuales relacionados con la zona de aviación general y la subestación eléctrica de la Terminal T1. observaciones que fueron debidamente analizadas, respondidas y atendidas en el Acta de Entrega y Recibo, precisándose que no correspondían a obligaciones contractuales exigibles al Concesionario.

Así mismo, se dejó constancia de que el Concesionario dio cumplimiento a sus obligaciones de mantenimiento preventivo y correctivo, garantizando la operación de los sistemas y equipos al momento de la reversión, en concordancia con lo previsto en el Contrato de Concesión y sus Otrosíes.

En consecuencia, al no configurarse un incumplimiento contractual atribuible al Concesionario, no existían fundamentos jurídicos para el inicio de acciones legales en su contra por los hechos consultados.

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que la presente respuesta atienda su solicitud y reiteramos nuestra disposición para suministrar cualquier información adicional que se requiera.

Cordialmente,

ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

Anexos: Una carpeta en formato ZIP

cc: 1) CAMARA DE REPRESENTANTES secretaria.general@camara.gov.co TODOS TODOS -2) MINISTERIO DE TRANSPORTE - SERVICIO AL CIUDADANO servicioalciudadano@mintransporte.gov.co TODOS TODOS

Proyectó:

VoBo: MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ VICE, ADRIANA EUNICE GONZALEZ MARIN G.AERO (E), ALBERTS JAMIT ENRIQUEZ CHENAS, CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1, DANY WILSON ORTIZ ROA 1, JUAN JAVIER GUIDO GONZALEZ, JULIAN DAVID RUEDA ACEVEDO VICE (E), YINA MARCELA GARCIA PINO, LEONARDO ORTIZ MENDIETA

Nro Rad Padre: 20264090430042

Nro Borrador: 20262000026977

GADF-F-012