1 OBJETIVO

Establecer lineamientos que permitan a la AEROCIVIL, de acuerdo con sus competencias, apoyar técnicamente a la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, en la estructuración y tramité de evaluación de proyectos de Asociación Público Privada, de iniciativa pública o privada, que involucren infraestructura Aeroportuaria y así poder emitir recomendaciones y conceptos sobre dichos proyectos.

2 RESPONSABLE

El usuario responsable de las actividades del procedimiento es:

Proceso	Responsable
Infraestructura	Director de Concesiones Aeroportuarias

3 FRECUENCIA

Para todas las propuestas de futuros contratos de concesión aeroportuaria mediante asociación público-privada ya sea por iniciativa pública o por iniciativa privada, la frecuencia será en el momento que la Agencia Nacional de Infraestructura y/u otra entidad haga el acto de radicación y/o entrega formal de los anexos de la pre-factibilidad y/u factibilidad del proyecto a evaluar.

4 PUNTOS IMPORTANTES

4.1 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Entidad de naturaleza especial, creada por el Decreto Ley 4165 de 2011, del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte. Es la encargada de estructurar los proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privadas APP, así como gestionar y supervisar los contratos de concesión aeroportuaria.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC)

Es una Unidad Administrativa Especial de carácter técnico, especializada, adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independientes. La Aeronáutica Civil es la autoridad de aeronáutica civil en todo el territorio nacional.

Aeropuerto
Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

APP
Asociación Público-Privada.

Asociación Público-Privada
Asociación que constituye un mecanismo de vinculación de capital privado para la construcción de infraestructura pública y sus servicios asociados.

Concesionario
Sociedad de objeto único conformada por quien(es) resultó(aron) adjudicatario(s) en el marco del Proceso de Selección.

Contrato de Concesión
Es el Contrato, sus apéndices, anexos y otrosíes, la invitación a precalificar, las reglas del Proceso de Selección con sus adendas y anexos, el Acuerdo de Garantía y el Acuerdo de Permanencia debidamente suscritos de conformidad con lo previsto en la Invitación a Precalificar y en las reglas del Proceso de Selección. Todos los anteriores documentos se entienden incorporados al Contrato.

Factibilidad
Etapa del proyecto de APP en el que se profundizan los análisis y la información básica con la que se contaba en etapa de prefactibilidad, mediante investigaciones de campo y levantamiento de información primaria, buscando reducir la incertidumbre asociada al proyecto, mejorando y profundizando en los estudios y ampliando la información de los aspectos técnicos, financieros, económicos, ambientales, sociales y legales del proyecto.

Infraestructura Aeroportuaria
Parte de la infraestructura aeronáutica enmarcada dentro de un aeropuerto que es necesaria para la partida y llegada de aeronaves y para la atención de pasajeros o carga; incluyendo pistas, calles de rodaje, plataformas, instalaciones, terminales de pasajeros y carga,

instalaciones y servicios para la navegación aérea, instalaciones para mantenimiento, aprovisionamiento y despacho de aeronaves.

Ingresos No Regulados
Son todos los ingresos, diferentes de los Ingresos Regulados, percibidos por el Concesionario en dinero, en cumplimiento de la ejecución del Contrato.

Ingresos Regulados
Son los ingresos cuya actividad de recaudo se cede al Concesionario y que se perciben por la prestación de los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados de conformidad con la Resolución Tarifaria correspondiente al Contrato de Concesión.

Iniciativa Privada
Son los proyectos de asociaciones público-privadas en los cuales un particular identifica una necesidad y la solución la materializa en un proyecto estructurado por el privado bajo los lineamientos del sector público. La fuente de pago del proyecto puede ser a través de aportes de recursos públicos (de acuerdo al límite establecido por ley), pago de servicios asociados a APP o una combinación de éstas.

Iniciativa Pública
Son los proyectos de asociaciones público-privadas en los cuales una entidad estatal identifica una necesidad y la solución la materializa en un proyecto estructurado por la entidad. La fuente de pago del proyecto puede ser a través de aportes de recursos públicos (de acuerdo al límite establecido por ley), pago de servicios asociados a APP o una combinación de éstas.

IP
Iniciativa Privada.

Pre-factibilidad
Información secundaria, cifras históricas, proyecciones económicas del Estado y realizará las inspecciones básicas de campo que sean necesarias.

Registro Único de Asociación Público Privada (RUAPP)
Es la base de datos administrada por el Departamento Nacional de Planeación que recopila la información sobre el estado de los proyectos de Asociación Público Privada.

4.2 ANTECEDENTES

De conformidad con el artículo 209 de la Constitución Política "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…) las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, la administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley".

Además, el artículo 113 de la Constitución Política dispone que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

En concordancia con lo anterior, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998 define el principio de coordinación de la siguiente manera: "*En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales (…) En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares (…)*" y el artículo 95 dispones que: "*Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos (…)*".

El 4 de octubre de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL celebraron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. P-C-008-2018 con el siguiente objeto: "*LA AEROCIVIL y LA ANI se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponda toda la cooperación y colaboración técnica, operativa, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística, de capacitación, de transferencia de conocimiento y de gestión documental requerida para la reasignación parcial de funciones realizada en virtud de los Decreto 4164 y 4165 de 2011, especialmente las previstas en los Numerales 7, 9 y 12 del Artículo 5, Numeral 5 del Artículo 11 y Numeral 2 del Artículo 17 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y cualquier otro tipo de Asociación Público Privada referida a las áreas de los aeródromos – lado aire y lado tierra, definidas éstas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la efectividad de la transición y la transferencia de infraestructura*".

Se resalta que la reasignación parcial de funciones a la ANI no incluyó las demás funciones de la AEROCIVIL en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de la Aviación Civil y que la ANI no podrá comprometer recursos públicos del presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ni las contraprestaciones de los contratos de concesión para el ejercicio de las funciones reasignadas, salvo que así se le autorice expresamente.

Las funciones reasignadas parcialmente a la ANI incluían las siguientes: "*Artículo 5: 7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario, 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia, 12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria." Artículo 11: 5. Estructurar y evaluar en coordinación con la Oficina de Comercialización e Inversión, proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria. Artículo 17: 2. Propiciar la participación privada para los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria.*"

La AEROCIVIL es la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional y conforme a su cláusula general de competencia inmersa en el Artículo 1782 y siguientes del Código de Comercio, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y el Decreto 823 de 2017, tiene como funciones principales, entre otras, regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello: así como la explotación y provisión de los servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo y dirigir y mantener el programa de seguridad operacional.

La AEROCIVIL es la encargada de coordinar la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo y formular propuestas dentro de los planes generales de aeronáutica civil, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país, garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos, fijar y desarrollar la política tarifaria y establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo y coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.

La AEROCIVIL autoriza el desarrollo de cualquier tipo de construcción en aeródromos, independientemente de quien lo ejecute y podrá negar el permiso si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos en los Reglamentos.

Según lo previsto en el numeral 8 del artículo 4 del Decreto Ley 4165 de 2011, corresponde a la ANI realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los

proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social; CONPES.

El Decreto 1294 de 2021, modificó la estructura de la AEROCIVIL derogando el decreto 260 de 2004, modificado por los decretos 886 de 2007, 1601 de 2011, 823 de 2017 y 2405 de 2019 y demás disposiciones que le sean contrarias.

El artículo 1 del señalado Decreto establece: "La Aeronáutica Civil (Aerocivil), es una Unidad Administrativa Especial de carácter técnico, especializada, adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente (…)".

En desarrollo de su naturaleza jurídica, el artículo 2 del mismo Decreto, establece, entre otros, que la Aerocivil "(…) tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y eficiencia, en concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales para el crecimiento del transporte aéreo en Colombia (…)".

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del señalado Decreto, constituyen ingresos y patrimonio de la Aerocivil, entre otros: "*8. Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios Aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial*."

Dispone el artículo 4 del precitado Decreto, que son funciones generales de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), las siguientes: "22. Ejecutar las actividades necesarias para administrar, mantener y operar la infraestructura aeronáutica de su competencia", "25. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización para el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario"

Finalmente, en su artículo 31 el Decreto 1294 de 2021 establece que son funciones de la Dirección de Concesiones aeroportuarias las siguientes: "1. Analizar, recomendar e implementar estrategias, planes, programas, proyectos y evaluar permanentemente la debida y eficiente gestión de los procesos de concesión u otra forma de asociación pública o privada de los aeropuertos de propiedad de la Aerocivil, en lo de competencia de la Aerocivil. 3. Coordinar con la Agencia Nacional de Infraestructura, la administración indirecta de la infraestructura aeroportuaria de propiedad de la Aerocivil".4. Participar en los proyectos de APP y contratos que se generen de ellas, relacionados con la administración directa o indirecta de la infraestructura aeroportuaria propiedad de la Aerocivil." 5. Participar, en lo de su competencia, en los procesos de estructuración de proyectos nuevos o futuros, relacionados con la infraestructura aeronáutica."6. Coordinar el suministro de información por parte de las dependencias de la Aerocivil y la Agencia Nacional de Infraestructura, para la estructuración de proyectos o ejecución de contratos relacionados con la infraestructura aeroportuaria."7. Realizar estudios y evaluaciones sobre los procesos de concesión u otra forma de asociación pública o privada de los aeropuertos de

propiedad de la Aerocivil."8. Estudiar y proponer, en coordinación con la Dirección Financiera, la estructura tarifaria de los proyectos de las Asociaciones Público-Privada APP, buscando mayor eficiencia y competitividad del transporte aéreo y las actividades aerocomerciales."9. Velar por los intereses y derechos de la Aerocivil consagrados en los contratos de concesión u otra forma de asociación pública- o privada, particularmente en el seguimiento a la contraprestación, la entrega y recibo de la infraestructura aeroportuaria involucrada."12. Mantener y administrar la documentación actualizada en el Sistema de Gestión y sistemas informáticos de su competencia, observando criterios de oportunidad, veracidad y confiabilidad de la información (…)"

La AEROCIVIL es la entidad concedente para efectos de registro y reporte a la Contaduría General de la Nación de los activos en concesión y por ende requiere tener acceso a la información necesaria para dar cumplimiento a dichas tareas, de acuerdo con el pronunciamiento del Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil en concepto 2450 número único 11001-03-06-000-2020-00171-00 de fecha 21/10/2020.

El Otrosí 01 al Convenio Interadministrativo de cooperación No. P-C-008 de 2018, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL, en su cláusula primera indica lo siguiente:

> *CLÁUSULA PRIMERA: MODIFICAR LA CLÁUSULA SEGUNDA – ALCANCE OBLIGACIONES DE LA ANI Y OBLIGACIONES DE LA AEROCIVIL, para adicionar los numerales 4 y 5 en el literal A de la cláusula segunda OBLIGACIONES DE LA ANI:*
>
> *4. Remitir información que solicite la AEROCIVIL relacionada con los estudios y evaluaciones sobre los procesos de estructuración, correspondiente a proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada-APP que involucre aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL. De ser objeto de reserva, se suscribirá convenio de confidencialidad de acuerdo con las necesidades de ANI, Aerocivil y la disposición del privado.*
>
> *5. Socializar a la AEROCIVIL los procesos de estructuración delos proyectos de concesión y asociación Público-Privada APP, relacionados con la infraestructura aeroportuaria en materia técnica, financiera, operativa, jurídica y demás aspectos aplicables relacionados con esta actividad.*

Las Asociaciones Público Privadas APP se encuentran definidas en la Ley 1508 de 2012, como un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan 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.

Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas.

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

La Ley 1508 de 2012, es aplicable 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. 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.

La AEROCIVIL en coordinación con el Ministerio de Transporte formula e implementa las políticas, planes, programas y normas en materia Aeronáutica Civil y Transporte aéreo, para el desarrollo aeronáutico Colombiano- Dentro del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, la AEROCIVIL tiene como objetivo "*Lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector, en un contexto sostenible articulando la infraestructura necesaria que permita transformar el desarrollo turístico y logístico, fortaleciendo los vínculos entre los territorios en el marco de la paz total*" y dentro de los compromisos 2030 se encuentra: "*Promover el desarrollo aeroportuario a través de inversiones que propenden la adecuada prestación del servicio del transporte aéreo dentro del marco de los contratos de concesión y de los proyectos de Asociación Público Privada– APP, de Iniciativa Pública o Privada, la provisión de infraestructura aeroportuaria y sus servicios relacionados*".

5 PUNTOS IMPORTANTES

Que mediante guía XXXXXXXXXX se estableció protocolo la ANI y la AEROCIVIL, donde se acordó:

"(…)

1) La ANI una vez le sea radicada una IP, deberá informar a la Aerocivil mediante oficio dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción de la IP, que está en curso una nueva APP de iniciativa privada, dicho oficio debe contener como mínimo: nombre de los originadores, alcance, plazo, valor capex, opex, repex, % inicial de contraprestación, si lo hubiere.

2) Dentro de los cinco (5) días hábiles siguiente al recibo de la información el Director de la Aerocivil o quien este designe a instancia de la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, delegará mediante oficio al equipo interno de la Entidad para que revise dentro de nuestra competencia la iniciativa en la etapa de prefactibilidad o factibilidad según corresponda, designación que será informada a la ANI.

3) La ANI una vez notificado de la conformación del equipo multidisciplinario por parte de la Aerocivil y dentro de los cinco (5) días siguientes compartirá toda la información del proyecto de IP por el medio que considere más idóneo y expedito al equipo designado por la Aerocivil, enviando la totalidad de la información radicada por el Originador en cada una de las etapas del proyecto, para efectos de que la Aerocivil pueda realizar los análisis correspondientes conforme a sus competencias como autoridad y propietaria de la infraestructura aeroportuaria.

En caso de que la ANI lo considere necesario el equipo de la Aerocivil firmará el respectivo acuerdo de confidencialidad que remita la ANI de cara al proyecto a evaluar.

4) La Aerocivil tendrá los siguientes plazos para revisar las Iniciativas Privadas:

Prefactibilidad: Cuarenta (40) días desde el recibo de la información, plazo en el cual, la Aerocivil revisará, analizará y considerará en etapa de prefactibilidad de los proyectos de APP, el interés público que le asiste a la entidad en consideración de su calidad de propietario de la infraestructura aeroportuaria. El equipo designado por la Aerocivil, en el mismo plazo y a instancias del Comité (mesas estratégicas), entregará a la ANI, las condiciones mínimas que recomendarán solicitar al originador del proyecto en la Etapa de Prefactibilidad o Factibilidad según corresponda, dependiendo del objeto y alcance de cada Proyecto.

Finalizado el anterior plazo, la Aerocivil mediante oficio firmado por el Director General o quien este designe radicará el concepto formal sobre la IP (concepto que puede incluir recomendaciones de conveniencia o inconveniencia en cuanto avanzar o no con el proyecto de IP)

La Aerocivil dentro de su competencia podrá dar alcance a los conceptos emitidos a petición de la ANI, en el evento de emitirse un concepto negativo del proyecto, para lo cual la Agencia deberá brindar respuesta a las inquietudes planteadas por la Aerocivil de no obtenerse respuesta o la misma no atienda las inquietudes de la Aerocivil no se avanzará con la evaluación del proyecto.

Para el análisis de la IP en la etapa de Factibilidad, la Aerocivil contará con un plazo de cuatro (4) meses contados a partir de la entrega de toda la información de la factibilidad entregada por el Originador, para emitir un concepto de fondo en el cual se recogerán las recomendaciones, sugerencias, observaciones y asuntos que la Aerocivil consideren son vitales dentro del proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior la ANI informará mensualmente a la AEROCIVIL el estado y desarrollo de la etapa de factibilidad, tanto en iniciativas públicas como privadas.

5) Las partes podrán revisar, analizar y considerar a instancias del Comité (mesas estratégicas) los productos técnicos que vayan siendo entregados por el originador o desarrollados por la agencia en el curso de la etapa de factibilidad, así como los análisis realizados para efecto de la fijación de la contraprestación aeroportuaria.

6) Las partes presentarán, a instancias del Comité (mesas estratégicas), las observaciones, comentarios, recomendaciones y consideraciones que se vayan teniendo de cara a la documentación que sea entregada por el Originador durante toda la estructuración, las cuales deberán ser resueltas de forma escrita por la Agencia indicando si serán acogidas o en su defecto indicando las razones por las cuales no se aceptaran con su debida justificación técnica y económica según corresponda.

7) La ANI informará a instancias del Comité (mesas estratégicas), las distintas decisiones que vayan siendo adoptadas por parte de dicha entidad, dentro del proceso de estudio del proyecto.

8) El procedimiento establecido en el protocolo es independiente y no vinculante frente a la gestión que realice el eventual concesionario para la obtención del permiso de construcción y de operación ante la Autoridad Aeronáutica, así como frente a la expedición del acto administrativo de la actualización y aprobación del plan maestro."

6 CONDICIONES MÍNIMAS

Las condiciones mínimas que la Aerocivil recomendará solicitar al originador del proyecto en la Etapa de Factibilidad serán las que se detallan a continuación, condiciones que no son taxativas y podrán modificarse dependiendo del objeto y alcance de cada Proyecto.

6.1 Condiciones Sistemas Servicios Aeroportuarios

6.1.1. Seguridad AVSEC

XXXXXXX

6.1.2. Facilitación

XXXXXX

6.1.3. Servicios Médicos
XXXXXXXX

6.1.4. Ambiental, Social y Control Fauna
XXXXXXXX

6.1.5. Servicios Extinción de Incendios – SEI
XXXXXXXX

6.1.6. Operaciones Aeroportuarias
XXXXXXXXX

6.1.7. Servicios de Navegación Área
XXXXXXXX

6.2 Sistema de infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

6.2.1. Lado Aire
XXXXXXXXX

6.2.2. Lado Tierra

6.2.2.1. Equipos Eléctricos, Mecánicos, Electromecánicos y de Energía.
XXXXXXXXXX

6.2.3. Informática
XXXXXXX

6.3 Sistema Administrativo, Financiero y Jurídico

6.3.1. Condiciones Financieras (Relacionadas con la contraprestación) (GUSTAVO)

XXXXXXXXX

6.4 Condiciones relacionadas con la infraestructura (DIAA)

XXXXXXXXXX

7 NORMATIVIDAD RELACIONADA

- Constitución Política de Colombia 1991
- Ley 80 de 1993 Estatuto general de la contratación pública
- Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 388 de 1997 “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 488 de 1998 “Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público”.
- Ley 489 de 1998 “Por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 617 de 2000 “Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986; se adiciona la Ley Orgánica de Presupuesto, el Decreto 1421 de 1993; se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización y se dictan normas para la racionalización del gasto público nacional”.
- Ley 819 de 2003 “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1150 de 2007 “Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos”.
- Ley 1474 de 2011 “Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública”.
- Ley 1508 de 2012 "Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1523 de 2012 “Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”

- Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias" y sus decretos reglamentarios
- Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”.
- Ley 1882 de 2018 “Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones”.
- Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.
- Ley 2116 de 2021 “Por medio de la cual se modifica el decreto ley 1421 de 1993, referente al estatuto orgánico de Bogotá”.
- Decreto 111 de 1996 “Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto.”
- Decreto 1610 de 2013. Por el cual se reglamenta el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.
- Decreto 1068 de 2015 Decreto único del sector Hacienda y Crédito Público.
- Decreto 1082 de 2015 Decreto único del Sector de Planeación.
- Decreto 2100 de 2017 Por el cual se sustituye el artículo 2.2.2.1.2.2. del Decreto 1082 de 2015, relacionado con el derecho a retribuciones en proyectos de Asociación Público Privada.
- Decreto 438 de 2021 “Por medio del cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional".
- CONPES en materia de riesgos para todos los sectores de infraestructura
- Otras normas que apliquen según la naturaleza del proyecto.

- Resolución 3656 – Por la cual se establecen parámetros para la evaluación del mecanismo de asociación público privada como una modalidad de ejecución de proyectos de los que trata la Ley 1508 de 2012 y el Decreto número 1467 de 2012.
- Resolución 1464 – Por la cual se establecen los requisitos y parámetros que deberán cumplir las entidades públicas responsables del desarrollo de proyectos de Asociación Público Privada para solicitar el concepto previsto en el artículo 206 de la Ley 1753 de 2015.
- Anexo 1 Resolución 1464 – Evaluación y Priorización de Proyectos de Asociación Público Privada.
- Resolución 1092 – Por la cual se adopta la Tasa Social de Descuento como parámetro en la evaluación de proyectos de inversión social del Sector Público.
- Resolución 0857 – Por la cual se sustituye el anexo de la Resolución 3656 de 2012.

Nombre del Documento	**Indique si es creación/ Modificación de un documento ya creado**	**Indique la Justificación de la Creación del documento**	**Indique si el documento tiene relación o le asigna responsabilidad a otras Dependencias/Secretarias /Oficinas de la Aerocivil**	**Nombres de los las personas asignadas para el creación del documento y las personas que manejan la temática**	**Indique si/no este documento llevará como formatos.** **Si la respuesta es sí, relacione los posibles de los formatos**	**Fecha en la que se espera el documento este publicado**
Protocolo para la recepción de asociaciones público-privadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y/u otras entidades	Creación	Se requiere formalizar el procedimiento, para cuando una APP es radicada a la Aerocivil.	Se le asigna responsabilidad a otras dependencias.	[Por definir]	Si Control de aprobación de documentos mínimos por etapa de la APP	31-10-2024

Doctor
ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA
Gerente de Proyectos Aeroportuarios (E)
Vicepresidencia de estructuración
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
contactenos@ani.gov.co
Bogotá D.C.

Asunto: Análisis de los posibles efectos en los ingresos de la Aeronáutica Civil con la implementación del contrato de APP por iniciativa privada Campo de Vuelo.

Cordial saludo:

Atendiendo lo dispuesto en el artículo 31 del Decreto 1294 de 2021, sobre las funciones asignadas a la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, correspondientes a:

> *"1. Analizar, recomendar e implementar estrategias, planes, programas, proyectos y* ***evaluar permanentemente los procesos de concesión u otra forma de asociación público privada*** *de los aeropuertos de propiedad de la Aerocivil, en lo de competencia de la Aerocivil*"
>
> *"4.* ***Participar en los proyectos de APP*** *y contratos que se generen de ellas, relacionados con la administración directa o indirecta de la infraestructura aeroportuaria propiedad de la Aerocivil.*
>
> *"5.* ***Participar, en lo de su competencia, en los procesos de estructuración de proyectos nuevos o futuros, relacionados con la infraestructura aeronáutica***
>
> *"6.* ***Coordinar el suministro de información*** *por parte de las dependencias de la Aerocivil y la Agencia Nacional de Infraestructura,* ***para la estructuración de proyectos*** *o ejecución de contratos relacionados con la* ***infraestructura aeroportuaria.***
>
> *"7.* ***Realizar estudios y evaluaciones*** ***sobre*** *los procesos de concesión u otra forma de* ***asociación pública o privada*** *de los aeropuertos de propiedad de la Aerocivil.*

> *"8. **Estudiar y proponer**, en coordinación con la Dirección Financiera, la **estructura tarifaria de los proyectos de las Asociaciones Público-Privada APP**, buscando mayor eficiencia y competitividad del transporte aéreo y las actividades aerocomerciales.*

y,

> "*9. **Velar por los intereses y derechos de la Aerocivil** consagrados **en** los contratos de concesión u otra forma de **asociación público privada particularmente en el seguimiento a la contraprestación, la entrega y recibo de la infraestructura aeroportuaria***"

Nos permitimos manifestar lo siguiente:

La Aeronáutica Civil (en adelante "la Aerocivil"), de manera respetuosa, se permite presentar el análisis sobre los posibles efectos que tendría en los ingresos la Entidad como resultado de la posible implementación del proyecto de APP por Iniciativa Privada, denominada "IP Campo de Vuelo" que tiene por objeto diseñar, financiar y construir las obras incluidas en el alcance, así como la operación y el mantenimiento de la infraestructura existente y la incluida en el alcance del campo de vuelo del aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá, cuya estructuración y gestión adelanta la Agencia Nacional de Infraestructura (en adelante "la ANI") }.

De acuerdo con las socializaciones efectuadas por parte de la ANI a la Aerocivil, respecto al citado proyecto de APP, la mencionada iniciativa propone **una posible contraprestación mensual del 25%** (según lo informado por la ANI en las mesas estratégicas) del total de los ingresos regulados y de los ingresos no asociados a los ingresos regulados.

En contraste, a hoy por el uso de las pistas del Aeropuerto Internacional Eldorado de la ciudad de Bogotá, la Aerocivil recauda el 100% de los derechos de aeródromo nacionales e internacionales, los cuales para el 2023 representaron el 90% de los ingresos por este concepto en relación con los demás aeropuertos no concesionados y por otra parte, representó un 15% de los ingresos totales anuales percibidos por la Aerocivil en el mismo año 2023.

En el evento de llegar a aprobarse esta iniciativa Privada por parte de la Agencia con una contraprestación del 25%, el impacto negativo anual para la Aerocivil que se generaría seria pasar de un 100% a un 19% (descontando 5% para entidades territoriales y 1% para la ANI) respecto a los ingresos actualmente percibidos por las pistas, lo que equivale, de acuerdo con los resultados financieros del año 2023 de la Aerocivil, a dejar de recaudar $277 mil millones aproximadamente, es decir, pasar de $342 mil millones a recaudar 65 mil millones, disminuyendo los ingresos por la explotación de las pistas en un 90% en comparación con lo percibido en el 2023.

Resaltamos que, este análisis incorporó como se mencionó renglones atrás las deducciones respectivas de aporte municipal y aporte para el funcionamiento de la ANI, tal como lo determinan la Ley 2010 de 2019, la Ley 2277 de 2022, la Ley 2294 de 2023 y el Decreto 008 de 2024.

Ahora bien y teniendo en cuenta que el plazo de la IP Campo de Vuelo está planeado para 8 años (de acuerdo con la información de la ANI), se realizó el análisis de ingresos en dos escenarios:

1) Se proyectó el 100% de los ingresos netos (descontando obras y mantenimientos) que se podrían percibir si la Aerocivil sigue operando las pistas de Eldorado durante los 8 años.
2) Se proyectaron los ingresos por contraprestación (19%) que recibiría la Aerocivil si se adjudica la APP por iniciativa privada.

1. Posibles Ingresos Netos si sigue operando Aerocivil

Operador	Ingresos netos (2025 -2033)
Aerocivil	3.032.050.573.193

Fuente: Dirección de Concesiones Aeroportuarias, Aerocivil

Bajo condiciones actuales, es decir, si la Aerocivil continua a cargo del Lado Aire del Aeropuerto Internacional Eldorado y se encarga de realizar las obras y mantenimientos que se tienen estipulados dentro del proyecto de IP Campo de Vuelo, los ingresos netos a percibir serian de 3.03 billones de pesos durante el periodo 2025 a 2033.

2. Posibles Ingresos por contraprestación con IP Campo de Vuelo

Operador	Ingresos por contraprestación 19% (2025 -2033)
Campo de Vuelo	712.410.616.736

Fuente: Dirección de Concesiones Aeroportuarias, Aerocivil

Si la Agencia da viabilidad a la factibilidad del proyecto de IP Campo de Vuelo, la Aerocivil pasaría a percibir por contraprestación aproximadamente 712 mil millones de pesos, disminuyendo un 76,50% en sus ingresos[1] esto en pesos sería una diferencia de 2.31 billones de pesos, a lo recaudado actualmente.

Sobre ello es importante señalar que, los ingresos por contraprestaciones son parte integrante del presupuesto de ingresos de la Aerocivil y conforme al principio

[1] La variación del 76,50% se calcula entre (712 MM/3.03 -1),

presupuestal de “Unidad de Caja” definido en el artículo 16 del Estatuto Orgánico del Presupuesto Nacional, son los ingresos que financian los treinta y cinco (35) proyectos de inversión de la Aerocivil, los pagos de deuda y costos operativos anuales priorizados por la Aerocivil, en línea con las metas establecidas en el “Plan Estratégico Institucional 2022 – 2026”, el cual está alineado con el PND 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

Entendemos que las contraprestaciones hacen parte integral de los modelos financieros de los proyectos de APP; sin embargo, también es claro, a criterio de la Aerocivil, que las contraprestaciones deben ser estructuradas por la ANI, contando con el apoyo técnico de la Aerocivil, tal y como se manifestó en la mesa de trabajo del pasado 23 de mayo de 2024, realizada en el despacho del Ministerio de Transporte, en conjunto con la ANI y Aerocivil.

En ese sentido, es preciso señalar que el Convenio P-C-008-2018, suscrito entre las partes, estableció en su cláusula segunda, como alcance de las obligaciones de la ANI y la AEROCIVIL, lo siguiente:

> *“OBLIGACIONES DE LA ANI: La ANI en cumplimiento de su función legal de planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar los proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada (APP), tendrá las siguientes obligaciones:*
>
> *A: En cuanto a la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión, de APP y de Descentralización Aeroportuaria, asociados a las áreas de los aeródromos:*
>
> *(…)*
>
> *2.* ***Estructurar, con el apoyo técnico de LA AEROCIVIL*** *proyectos de concesión, APP y de descentralización aeroportuaria, conforme a la competencia otorgada en el Decreto Ley 4164 y 4165 de 2011.* (Subrayado fuera de texto)

Por todo lo anterior, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, recomienda a la ANI, a revisar los análisis anteriormente presentados por la Aerocivil,, toda vez que el avance de la IP en las condiciones actuales, genera un fuerte impacto en los ingresos de la Aerocivil,, lo que derivaría en que probablemente la Aerocivil deba solicitar recursos ella Ministerio de Hacienda y Crédito Público para su funcionamiento, mantenimiento, operación y administración, del resto de la red aeroportuaria deficitaria. Igualmente la Aerocivil requeriría recursos del Minhacienda para poder cumplir con los compromisos del Plan Nacional del Desarrollo en particular el proyecto denominado ASAES.

En virtud de lo anteriormente expuesto, la Aerocivil a través de la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, como único canal oficial ante la agencia para la evaluación de las IP, se encuentra presta a suministrar el detalle de la información financiera que soporta los análisis realizados y llevar a cabo las mesas de trabajo que consideren necesarias, para dar claridad al tema y avanzar con lo estipulado en la mesa de trabajo del 23 de mayo.

Finalmente, la Aerocivil hace un llamado a la Agencia para que revise las diferentes alternativas existentes, frente a las IPs que involucran el aeropuerto El Dorado y que de alguna manera permitan generar mejores ingresos y por ende lograr un porcentaje de contraprestación más significativo que como mínimo sea del 46,16%.

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Doctora
MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE

Asunto: Remisión borrador protocolo manejo de IP

Respetada ministra

De la manera más respetuosa, por medio de la presente comunicación, estamos remitiendo, un primer borrador de protocolo de manejo de Iniciativas Privadas aeroportuarias, (ANI – Aerocivil), a fin de que a instancias de su Despacho este sea socializado con la Agencia y procedan con su respectiva complementación y ajuste.

Lo anterior, teniendo en cuenta, el interés de las entidades en contar con una guía clara y precisa que permita adelantar los estudios correspondientes con celeridad y eficiencia.

Quedamos atentos a las instrucciones correspondientes.

Cordialmente.

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Anexo: Borrador protocolo de manejo IP entre entidades.

Copia: Andrés Arboleda – Secretario de Servicios Aeroportuarios
Luis Eduardo Acosta Medina – Vicepresidente de Estructuración – ANI

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista**-** Oficina DCA
Revisó: Gustavo Flórez – Contratista DCA
Milton Sánchez – Asesor DCA
Yolanda Vega – Coordinadora Oficina DCA

1 INTRODUCCIÓN

La Ley 1508 de 2012 "*Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones"* dispone en su artículo 1º que: *"Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan 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"*.

Las Asociaciones Público-Privadas - APP son considerados uno de los mecanismos de cofinanciación de las inversiones más importantes para el País. Con ello, se busca intensificar la gestión conjunta con el sector privado en la financiación de los programas y proyectos del País. El sector privado es un apoyo estratégico en la construcción de la infraestructura requerida, con lo cual se aprovecharán las eficiencias y ventajas competitivas y operativas derivadas de su conocimiento y experiencia. Para cumplir las metas de los planes de desarrollo se podrán utilizar las Asociaciones Público-Privadas de que tratan las Leyes 1508 de 2012, 1753 de 2015, 1882 de 2018 y 1955 de 2019[1].

Ahora bien, teniendo en cuenta el tipo de iniciativas que pueden ser estructuradas en el marco de la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015 recientemente modificado por el Decreto 438 de 2021, existen dos (2) tipos de proyectos, los de iniciativa pública, entendidos como aquellos desarrollados por iniciativa de una entidad pública directamente o a través de consultores contratados, y aquellos que son de iniciativa privada con o sin desembolso de recursos públicos que son presentados a cuenta y riesgo de personas naturales y jurídicas de derecho privado.

2 OBJETIVO

Establecer el protocolo que permita a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, en adelante Aerocivil, prestar el apoyo técnico a la Agencia Nacional de Infraestructura, en adelante ANI, en la estructuración de proyectos de concesión, APP y de descentralización aeroportuaria, conforme a la competencia otorgada en el Decreto Ley 4164 y 4165 de 2011, de acuerdo con lo establecido en el Convenio No. P-C-008-2018, suscrito entre las partes.

3 ANTECEDENTES

De conformidad con el Artículo 209 de la Constitución Política "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad,

[1] Artículo 44, Acuerdo Distrital 761 de 2020 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024** ***"UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI***

eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…) las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, la administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley".

Además, el artículo 113 de la Constitución Política dispone que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

En concordancia con lo anterior, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998 define el principio de coordinación de la siguiente manera: "*En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales (…) En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares (…)*" y el artículo 95 dispones que: "*Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos (…)*".

El 4 de octubre de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil celebraron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. P-C-008-2018 con el siguiente objeto: "*LA AEROCIVIL y LA ANI se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponda toda la cooperación y colaboración técnica, operativa, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística, de capacitación, de transferencia de conocimiento y de gestión documental requerida para la reasignación parcial de funciones realizada en virtud de los Decreto 4164 y 4165 de 2011, especialmente las previstas en los Numerales 7, 9 y 12 del Artículo 5, Numeral 5 del Artículo 11 y Numeral 2 del Artículo 17 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y cualquier otro tipo de Asociación Público Privada referida a las áreas de los aeródromos – lado aire y lado tierra, definidas éstas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la efectividad de la transición y la transferencia de infraestructura*".

Se resalta que la reasignación parcial de funciones a la ANI, no incluyó las demás funciones de la Aerocivil en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de la Aviación Civil y que la ANI no podrá comprometer recursos públicos del presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ni las contraprestaciones de los contratos de concesión para el ejercicio de las funciones reasignadas, salvo que así se le autorice expresamente.

Las funciones reasignadas parcialmente a la ANI incluían las siguientes: "*Artículo 5: 7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario, 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia, 12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la*

administración aeroportuaria." Artículo 11: 5. Estructurar y evaluar en coordinación con la Oficina de Comercialización e Inversión, proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria. Artículo 17: 2. Propiciar la participación privada para los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria."

La Aerocivil es la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional y conforme a su cláusula general de competencia inmersa en el Artículo 1782 y siguientes del Código de Comercio, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Decreto 823 de 2017 y el Decreto 1294 de 2021, tiene como funciones principales, entre otras, regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello: así como la explotación y provisión de los servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo y dirigir y mantener el programa de seguridad operacional.

La Aerocivil es la encargada de coordinar la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país, garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos, fijar y desarrollar la política tarifaria y establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo y coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.

La Aerocivil autoriza el desarrollo de cualquier tipo de construcción en aeródromos, independientemente de quien lo ejecute y podrá negar el permiso si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos en los Reglamentos.

Según lo previsto en el numeral 8 del artículo 4 del Decreto Ley 4165 de 2011, corresponde a la ANI realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social; CONPES.

El Decreto 1294 de 2021, modificó la estructura de la AEROCIVIL derogando el decreto 260 de 2004, modificado por los decretos 886 de 2007, 1601 de 2011, 823 de 2017 y 2405 de 2019 y demás disposiciones que le sean contrarias.

El mencionado Decreto 1294 de 2021, asignó a la Dirección de Concesiones Aeroportuarias de Aerocivil, entre otras, las funciones de evaluar permanentemente la debida y eficiente gestión de los procesos de concesión u otra forma de asociación público o privada de los aeropuertos de su propiedad en lo de su competencia y propiciar la participación de actores privados en los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria en los aeropuertos administrados directamente por la Aerocivil, coordinar la administración indirecta de la infraestructura aeroportuaria de propiedad de la Aerocivil, participar en lo de su competencia en los procesos de estructuración de proyectos nuevos o futuros relacionados con la infraestructura aeronáutica.

La Aerocivil es la entidad concedente para efectos de registro y reporte a la Contaduría General de la Nación de los activos en concesión y por ende requiere tener acceso a la información necesaria para dar cumplimiento a dichas tareas, de acuerdo con el pronunciamiento del Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil en concepto 2450 número único 11001-03-06-000-2020-00171-00 de fecha 21/10/2020.

La Aerocivil en coordinación con el Ministerio de Transporte formula e implementa las políticas, planes, programas y normas en materia Aeronáutica Civil y Transporte aéreo, para el desarrollo aeronáutico colombiano- Dentro del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, la Aerocivil tiene como objetivo "*Lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector, en un contexto sostenible articulando la infraestructura necesaria que permita transformar el desarrollo turístico y logístico, fortaleciendo los vínculos entre los territorios en el marco de la paz total" y dentro de los compromisos 2030 se encuentra: "Promover el desarrollo aeroportuario a través de inversiones que propenden la adecuada prestación del servicio del transporte aéreo dentro del marco de los contratos de concesión y de los proyectos de Asociación Público Privada– APP, de Iniciativa Pública o Privada, la provisión de infraestructura aeroportuaria y sus servicios relacionados*".[2]

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del señalado Decreto, constituyen ingresos y patrimonio de la Aerocivil, entre otros: "8. Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios Aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial."[3]

El Otrosí 01 al Convenio Interadministrativo de cooperación No. P-C-008 de 2018, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil, en su cláusula primera indica lo siguiente:

> *CLÁUSULA PRIMERA: MODIFICAR LA CLÁUSULA SEGUNDA – ALCANCE OBLIGACIONES DE LA ANI Y OBLIGACIONES DE LA AEROCIVIL, para adicionar los numerales 4 y 5 en el literal A de la cláusula segunda OBLIGACIONES DE LA ANI:*
>
> *4. Remitir información que solicite la AEROCIVIL relacionada con los estudios y evaluaciones sobre los procesos de estructuración, correspondiente a proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada APP que involucre aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL. De ser objeto de reserva, se suscribirá convenio de confidencialidad de acuerdo con las necesidades de ANI, Aerocivil y la disposición del privado.*

[2] Plan Estratégico Aeronáutico 2030 armonizado con las bases del PND 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"
[3] Artículo 3, Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021

5. Socializar a la AEROCIVIL los procesos de estructuración de los proyectos de concesión y asociación Público-Privada APP, relacionados con la infraestructura aeroportuaria en materia técnica, financiera, operativa, jurídica y demás aspectos aplicables relacionados con esta actividad.

4 PROCEDIMIENTO A APLICAR

Para garantizar el adecuado cumplimiento del Convenio No. P-C-008-2018, se creó y reguló, mediante el mismo Convenio un Comité Operativo, que tiene entre sus funciones realizar todas las actividades que sean necesarias para el cumplimiento del objeto del convenio.

Que adicional a lo anterior mediante el presente protocolo la ANI y la AEROCIVIL, acuerdan:

1) la ANI una vez le sea radicada una IP, debe informar a la Aerocivil por oficio dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, que está en curso una nueva APP de iniciativa privada, dicho oficio debe contener como mínimo: nombre de los originadores, alcance, plazo, valor capex, opex, repex, % inicial de contraprestación, si lo hubiere.

2) Dentro de los tres (3) días hábiles siguiente al recibo de la información el director o quien este designe, mediante oficio delegará el equipo que se encargará de revisar en pre o factibilidad la IP.

   Sin perjuicio de lo anterior, el enlace de comunicación para efectos de la IP, por parte de la Aerocivil, seguirá siendo el Director de Concesiones.

3) La ANI una vez notificado de la conformación del equipo multidisciplinario por parte de la Aerocivil, dentro de los tres (3) días siguientes compartirá por el medio que considere más idóneo con el equipo designado por la Aerocivil, la totalidad de la información radicada por el Originador, para efectos de que la Aerocivil pueda realizar los análisis correspondientes.

   En caso de que la ANI lo considere necesario el equipo de la Aerocivil firmará el respectivo acuerdo de confidencialidad que remita la ANI.

4) La Aerocivil tendrá los siguientes plazos para revisar las Iniciativas Privadas:

   Prefactibilidad: Cuarenta (40) días calendario, desde el recibo de la información, plazo en el cual la Aerocivil revisará, analizará y considerará en etapa de prefactibilidad de los proyectos de APP, el interés público que le asiste a la entidad en consideración de su calidad de propietario de la infraestructura aeroportuaria. El equipo designado por la Aerocivil, en el mismo plazo y a instancias del Comité, entregará a la ANI, las condiciones técnicas mínimas que recomiendan solicitar al originador en Etapa de Factibilidad, dependiendo del objeto y alcance de cada Proyecto.

Finalizado el anterior plazo, la Aerocivil mediante oficio firmado por el director o quien este designe radicará el concepto formal sobre la IP (concepto que puede incluir recomendar avanzar o no con la IP)

la Aerocivil podrá dar alcance a sus conceptos a petición de la ANI, si la Agencia da respuesta a las inquietudes que la Aerocivil considere no se atendieron, lo cual dio lugar a recomendar no avanzar.

Para el análisis de la IP en Factibilidad, la Aerocivil contará con un plazo de cuatro (4) meses contados a partir de la entrega de la factibilidad por parte del Originador.

5) Sin perjuicio de lo anterior la ANI informará mensualmente a la AEROCIVIL el estado y desarrollo de la etapa de factibilidad, tanto en iniciativas públicas como privadas.

6) Las partes podrán revisar, analizar y considerar a instancias del Comité los productos técnicos que vayan siendo entregados por el originador o desarrollados por la agencia en el curso de la etapa de factibilidad, así como los análisis realizados para efecto de la fijación de la contraprestación aeroportuaria.

7) Las partes presentaran, a instancias del Comité, las observaciones, comentarios y consideraciones que se vayan teniendo frente a la documentación que vaya siendo entregada por el Originador.

8) La ANI informará a instancias del Comité, las distintas decisiones que vayan siendo adoptadas por parte de dicha entidad, dentro del proceso de estudio del proyecto.

1 INTRODUCCIÓN

La Ley 1508 de 2012 "*Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones"* dispone en su artículo 1º que: *"Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan 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"*.

Las Asociaciones Público-Privadas - APP son considerados uno de los mecanismos de cofinanciación de las inversiones más importantes para el País. Con ello, se busca intensificar la gestión conjunta con el sector privado en la financiación de los programas y proyectos del País. El sector privado es un apoyo estratégico en la construcción de la infraestructura requerida, con lo cual se aprovecharán las eficiencias y ventajas competitivas y operativas derivadas de su conocimiento y experiencia. Para cumplir las metas de los planes de desarrollo se podrán utilizar las Asociaciones Público-Privadas de que tratan las Leyes 1508 de 2012, 1753 de 2015, 1882 de 2018 y 1955 de 2019[1].

Ahora bien, teniendo en cuenta el tipo de iniciativas que pueden ser estructuradas en el marco de la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015 recientemente modificado por el Decreto 438 de 2021, existen dos (2) tipos de proyectos, los de iniciativa pública, entendidos como aquellos desarrollados por iniciativa de una entidad pública directamente o a través de consultores contratados, y aquellos que son de iniciativa privada con o sin desembolso de recursos públicos que son presentados a cuenta y riesgo de personas naturales y jurídicas de derecho privado.

2 OBJETIVO

Establecer el protocolo que permita a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, en adelante Aerocivil, prestar el apoyo técnico a la Agencia Nacional de Infraestructura, en adelante ANI, en la estructuración de proyectos de concesión, APP y de descentralización aeroportuaria, conforme a la competencia otorgada en el Decreto Ley 4164 y 4165 de 2011, de acuerdo con lo establecido en el Convenio No. P-C-008-2018, suscrito entre las partes.

3 ANTECEDENTES

De conformidad con el Artículo 209 de la Constitución Política "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad,

[1] Artículo 44, Acuerdo Distrital 761 de 2020 **"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024** ***"UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI***

eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones (…) las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado, la administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley".

Además, el artículo 113 de la Constitución Política dispone que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

En concordancia con lo anterior, el artículo 6 de la Ley 489 de 1998 define el principio de coordinación de la siguiente manera: "*En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales (…) En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares (…)*" y el artículo 95 dispones que: "*Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos (…)*".

El 4 de octubre de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil celebraron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. P-C-008-2018 con el siguiente objeto: "*LA AEROCIVIL y LA ANI se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponda toda la cooperación y colaboración técnica, operativa, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística, de capacitación, de transferencia de conocimiento y de gestión documental requerida para la reasignación parcial de funciones realizada en virtud de los Decreto 4164 y 4165 de 2011, especialmente las previstas en los Numerales 7, 9 y 12 del Artículo 5, Numeral 5 del Artículo 11 y Numeral 2 del Artículo 17 del Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y cualquier otro tipo de Asociación Público Privada referida a las áreas de los aeródromos – lado aire y lado tierra, definidas éstas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para la efectividad de la transición y la transferencia de infraestructura*".

Se resalta que la reasignación parcial de funciones a la ANI, no incluyó las demás funciones de la Aerocivil en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de la Aviación Civil y que la ANI no podrá comprometer recursos públicos del presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ni las contraprestaciones de los contratos de concesión para el ejercicio de las funciones reasignadas, salvo que así se le autorice expresamente.

Las funciones reasignadas parcialmente a la ANI incluían las siguientes: "*Artículo 5: 7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario, 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia, 12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la*

administración aeroportuaria." Artículo 11: 5. Estructurar y evaluar en coordinación con la Oficina de Comercialización e Inversión, proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria. Artículo 17: 2. Propiciar la participación privada para los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria."

La Aerocivil es la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional y conforme a su cláusula general de competencia inmersa en el Artículo 1782 y siguientes del Código de Comercio, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Decreto 823 de 2017 y el Decreto 1294 de 2021, tiene como funciones principales, entre otras, regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello: así como la explotación y provisión de los servicios aeroportuarios de los aeródromos a su cargo y dirigir y mantener el programa de seguridad operacional.

La Aerocivil es la encargada de coordinar la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país, garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos, fijar y desarrollar la política tarifaria y establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo y coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.

La Aerocivil autoriza el desarrollo de cualquier tipo de construcción en aeródromos, independientemente de quien lo ejecute y podrá negar el permiso si el respectivo proyecto no cumple con los requisitos exigidos en los Reglamentos.

Según lo previsto en el numeral 8 del artículo 4 del Decreto Ley 4165 de 2011, corresponde a la ANI realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público-Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social; CONPES.

El Decreto 1294 de 2021, modificó la estructura de la AEROCIVIL derogando el decreto 260 de 2004, modificado por los decretos 886 de 2007, 1601 de 2011, 823 de 2017 y 2405 de 2019 y demás disposiciones que le sean contrarias.

El mencionado Decreto 1294 de 2021, asignó a la Dirección de Concesiones Aeroportuarias de Aerocivil, entre otras, las funciones de evaluar permanentemente la debida y eficiente gestión de los procesos de concesión u otra forma de asociación público o privada de los aeropuertos de su propiedad en lo de su competencia y propiciar la participación de actores privados en los proyectos de concesión y descentralización aeroportuaria en los aeropuertos administrados directamente por la Aerocivil, coordinar la administración indirecta de la infraestructura aeroportuaria de propiedad de la Aerocivil, participar en lo de su competencia en los procesos de estructuración de proyectos nuevos o futuros relacionados con la infraestructura aeronáutica.

La Aerocivil es la entidad concedente para efectos de registro y reporte a la Contaduría General de la Nación de los activos en concesión y por ende requiere tener acceso a la información necesaria para dar cumplimiento a dichas tareas, de acuerdo con el pronunciamiento del Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil en concepto 2450 número único 11001-03-06-000-2020-00171-00 de fecha 21/10/2020.

La Aerocivil en coordinación con el Ministerio de Transporte formula e implementa las políticas, planes, programas y normas en materia Aeronáutica Civil y Transporte aéreo, para el desarrollo aeronáutico colombiano- Dentro del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, la Aerocivil tiene como objetivo "*Lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector, en un contexto sostenible articulando la infraestructura necesaria que permita transformar el desarrollo turístico y logístico, fortaleciendo los vínculos entre los territorios en el marco de la paz total" y dentro de los compromisos 2030 se encuentra: "Promover el desarrollo aeroportuario a través de inversiones que propenden la adecuada prestación del servicio del transporte aéreo dentro del marco de los contratos de concesión y de los proyectos de Asociación Público Privada– APP, de Iniciativa Pública o Privada, la provisión de infraestructura aeroportuaria y sus servicios relacionados*".[2]

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del señalado Decreto, constituyen ingresos y patrimonio de la Aerocivil, entre otros: "8. Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios Aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial."[3]

El Otrosí 01 al Convenio Interadministrativo de cooperación No. P-C-008 de 2018, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Aerocivil, en su cláusula primera indica lo siguiente:

> *CLÁUSULA PRIMERA: MODIFICAR LA CLÁUSULA SEGUNDA – ALCANCE OBLIGACIONES DE LA ANI Y OBLIGACIONES DE LA AEROCIVIL, para adicionar los numerales 4 y 5 en el literal A de la cláusula segunda OBLIGACIONES DE LA ANI:*
>
> *4. Remitir información que solicite la AEROCIVIL relacionada con los estudios y evaluaciones sobre los procesos de estructuración, correspondiente a proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada APP que involucre aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL. De ser objeto de reserva, se suscribirá convenio de confidencialidad de acuerdo con las necesidades de ANI, Aerocivil y la disposición del privado.*

[2] Plan Estratégico Aeronáutico 2030 armonizado con las bases del PND 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"
[3] Artículo 3, Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021

5. Socializar a la AEROCIVIL los procesos de estructuración de los proyectos de concesión y asociación Público-Privada APP, relacionados con la infraestructura aeroportuaria en materia técnica, financiera, operativa, jurídica y demás aspectos aplicables relacionados con esta actividad.

4 PROCEDIMIENTO A APLICAR

Para garantizar el adecuado cumplimiento del Convenio No. P-C-008-2018, se creó y reguló, mediante el mismo Convenio un Comité Operativo, que tiene entre sus funciones realizar todas las actividades que sean necesarias para el cumplimiento del objeto del convenio.

Que adicional a lo anterior mediante el presente protocolo la ANI y la AEROCIVIL, acuerdan:

1) la ANI una vez le sea radicada una IP, debe informar a la Aerocivil por oficio dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, que está en curso una nueva APP de iniciativa privada, dicho oficio debe contener como mínimo: nombre de los originadores, alcance, plazo, valor capex, opex, repex, % inicial de contraprestación, si lo hubiere.

2) Dentro de los tres (3) días hábiles siguiente al recibo de la información el director o quien este designe, mediante oficio delegará el equipo que se encargará de revisar en pre o factibilidad la IP.

   Sin perjuicio de lo anterior, el enlace de comunicación para efectos de la IP, por parte de la Aerocivil, seguirá siendo el Director de Concesiones.

3) La ANI una vez notificado de la conformación del equipo multidisciplinario por parte de la Aerocivil, dentro de los tres (3) días siguientes compartirá por el medio que considere más idóneo con el equipo designado por la Aerocivil, la totalidad de la información radicada por el Originador, para efectos de que la Aerocivil pueda realizar los análisis correspondientes.

   En caso de que la ANI lo considere necesario el equipo de la Aerocivil firmará el respectivo acuerdo de confidencialidad que remita la ANI.

4) La Aerocivil tendrá los siguientes plazos para revisar las Iniciativas Privadas:

   Prefactibilidad: Cuarenta (40) días calendario, desde el recibo de la información, plazo en el cual la Aerocivil revisará, analizará y considerará en etapa de prefactibilidad de los proyectos de APP, el interés público que le asiste a la entidad en consideración de su calidad de propietario de la infraestructura aeroportuaria. El equipo designado por la Aerocivil, en el mismo plazo y a instancias del Comité, entregará a la ANI, las condiciones técnicas mínimas que recomiendan solicitar al originador en Etapa de Factibilidad, dependiendo del objeto y alcance de cada Proyecto.

Finalizado el anterior plazo, la Aerocivil mediante oficio firmado por el director o quien este designe radicará el concepto formal sobre la IP (concepto que puede incluir recomendar avanzar o no con la IP)

la Aerocivil podrá dar alcance a sus conceptos a petición de la ANI, si la Agencia da respuesta a las inquietudes que la Aerocivil considere no se atendieron, lo cual dio lugar a recomendar no avanzar.

Para el análisis de la IP en Factibilidad, la Aerocivil contará con un plazo de cuatro (4) meses contados a partir de la entrega de la factibilidad por parte del Originador.

5) Sin perjuicio de lo anterior la ANI informará mensualmente a la AEROCIVIL el estado y desarrollo de la etapa de factibilidad, tanto en iniciativas públicas como privadas.

6) Las partes podrán revisar, analizar y considerar a instancias del Comité los productos técnicos que vayan siendo entregados por el originador o desarrollados por la agencia en el curso de la etapa de factibilidad, así como los análisis realizados para efecto de la fijación de la contraprestación aeroportuaria.

7) Las partes presentaran, a instancias del Comité, las observaciones, comentarios y consideraciones que se vayan teniendo frente a la documentación que vaya siendo entregada por el Originador.

8) La ANI informará a instancias del Comité, las distintas decisiones que vayan siendo adoptadas por parte de dicha entidad, dentro del proceso de estudio del proyecto.

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Señor
ALVARO MENDEZ SILVA
Presidente
JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL BARRIO CRESPO
jacbarriocrespo@gmail.com

Asunto: Respuesta Derecho de petición – Radicado No. 2024190010098358 Id Control: 141411

Respetados señores:

Acusamos copia de su petición de la referencia, donde se formulan las siguientes peticiones:

"(…) 1. ¿Cuál es la periodicidad para el giro, al distrito de Cartagena, de esta contraprestación?
2. ¿Cuántos giros se ha realizado al distrito de Cartagena a la fecha, por concepto de esta contraprestación?
3. ¿Hasta la fecha, cuáles han sido periodos en los cuales se han girados estos dineros y la cantidad por periodos?
4. ¿Cuál es la proyección que se tiene a girar hasta 31 de diciembre de 2026? 5. ¿Cuál es la proyección de pasajeros desde la fecha hasta 31 de diciembre de 2026? (...)"

Frente a lo anterior procedemos a informar que la Aerocivil, no es competente para resolver dicha petición y la misma ha sido trasladada a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, ya que el aeropuerto Rafael Núñez, se encuentra actualmente Concesionado, por tanto, es dicha entidad la competente para resolver sus inquietudes.

Atentamente,

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Proyectó: Bertha Carbonell - Contratista **-** Oficina DCA
Revisó: Angelica Ríos – Contratista DCA
Aprobó: Gersain Ostos – Asesor - Oficina DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Buenos días Dr Juan Camilo

De manera comedida, y en su condición de Jefe Jurídico de la Entidad, acudo a su despacho para que me brinde la orientación debida y se me indique como debe proceder la Entidad acorde al siguiente asunto:

La Gerencia del Aeropuerto recibió un derecho de petición a través de correo electrónico el cual fue enviado por un tercero (Escuela de Aviación Aeroclub del Atlántico), sobre el cual, hay que realizar la claridad que este tercero ocupa unas áreas entregadas en arrendamiento a un tenedor de espacio sobre el cual el concesionario en su oportunidad instauró una acción judicial tendiente a la restitución del hangar.

En el correo recibido indicó lo siguiente:

"*Respetuosamente por medio del presente me permito solicitar la información clara y precisa del por qué el día de hoy 17 de septiembre 2924 se NEGÓ el acceso a un instructor de vuelo contratado y un estudiante alumno PCA a las instalaciones del Aeropuerto y por ende a nuestra Escuela por parte de una Sra Yoly Linero vulnerando así el derecho al trabajo del instructor y el derecho al estudio del alumno de la Escuela, al solicitar razones en ningún momento fueron expuestas a pesar de tener los documentos requeridos en regla.*

Por lo anterior reitero la solicitud de respuesta de los motivos por lo cual se negó el acceso.

Agradezco la atención al presente correo elevado como derecho de petición".

Con relación a este punto y revisados los antecedentes que obra en la Entidad encontramos lo siguiente: dentro del Acta de Verificación del subsistema jurídico el 16 de agosto de 2024, se consignó lo siguiente:

"d*. U.T. Aerotax, En la actualidad el hangar lo está ocupando un tercero a quien se le está haciendo parte en el proceso.*

Conclusión: Se debe dar cumplimiento a lo establecido en la cláusula de reversión que establece:" El concesionario conservara la obligación de defensa, así como el pago de la misma, las costas de los procesos y de efectos de la decisión que ponga fin al litigio", máxime si se considera que en el litigio se discute la ocupación del área por un tercero.

Comentario GAC: En cuanto al proceso judicial de restitución se advierte que el tenedor sigue ocupando áreas en el aeropuerto, razón por la cual se solicita a la ANI/AEROCIVIL definir la posición definitiva frente a este proceso pues de lo contrario, el concesionario no tendría interés ni legitimación para avanzar con el proceso judicial y solicitaría el archivo y/o terminación de este

En todo caso, se advierte que este caso no se encuentra relacionado en los contratos de arrendamiento que se van a ceder por lo cual quedaría en el limbo en caso de que no se adopten las decisiones pertinentes.

Se invita a las ANI y AEROCIVIL a definir la cesión de los derechos judiciales y el cambio de apoderado, so pena de que el GAC solicite al despacho respectivo su desvinculación y/o terminación del proceso por causas no imputables al concesionario, exonerándonos de cualquier responsabilidad o perjuicios derivados por la indefinición de la ANI/AEROCIVIL.

La obligación de mantener la defensa se extingue con la suscripción del acta de reversión, razón por la cual no compartimos el entendimiento que se le está dando a esta cláusula cuando lo que se viene es la liquidación del contrato de concesión y es la ANI el concedente.

Conclusión: Se debe dar cumplimiento a lo establecido en la cláusula de reversión que establece: "El concesionario conservara la obligación de defensa, así como el pago de la misma, las costas de los procesos y de efectos de la decisión que ponga fin al litigio".

d. U.T. Aerotax, En la actualidad el hangar lo está ocupando un tercero a quien se le está haciendo parte en el proceso".

Por lo expuesto y como quiera que el tema versa sobre un proceso litigioso en donde cada una de las partes dejo plasmadas sus observaciones dentro del acta de verificación del subsistema jurídico y como quiera que la Entidad, procedió a suscribir con la Agencia Nacional de Infraestructura el acta de entrega del aeropuerto el pasado 31 de agosto de 2024, nos asiste el deber de saber cómo debemos proceder en virtud de la solicitud planteada por el tercero por tal razón pedimos una orientación clara y precisa de cómo debemos proceder para lo cual realizo las siguientes consultas:

1º ¿Debemos autorizar el ingreso del tercero al Hangar con las advertencias que con esta persona no hay una relación contractual y obra de por medio un proceso litigioso en contra del arrendatario y en donde se dejó consignado hacer parte dentro del proceso al tercero?

2º. ¿Qué precauciones tendríamos que adoptar previo a autorizar el eventual ingreso?

3º: ¿Qué riesgos corre esta gerencia de no permitirle el ingreso al tercero?

4º. ¿De ser positiva la respuesta al punto 1? ¿Como debemos responder esta solicitud sin que se comprometa la entidad dado que el hangar hoy hace parte de los bienes recibidos dentro del acta de entrega del aeropuerto y son de nuestra responsabilidad?

5º. ¿De ser negativa la pregunta al punto 1, debemos restringir el ingreso a las áreas del aeropuerto al tercero, por cuanto las áreas a la que se pretende el ingreso el tercero son áreas restringidas que debe surtir un procedimiento para no comprometer la seguridad del aeropuerto?

6º ¿Como debemos proceder en aquellos eventos en donde hay bienes inmuebles ocupados por arrendatarios y hay litigiosos de por medio y actualmente los inmuebles están cerrados con bienes muebles de propiedad de los arrendatarios?.

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Doctor
ALEX SAMUEL WIHILER BAUTISTA
Vicepresidencia de Estructuración
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
correspondencia@ani.gov.co

Asunto: PLAN MAESTRO – IP CIUDADELA AEROPORTUARIA CARTAGENA DE INDIAS - CACI

Respetado Dr. Whiler.

De la manera más respetuosa, y en consideración a que dentro de los trámites que adelanta la Agencia, para el avance de la IP de Bayunca, se procedió con la contratación de su respectivo evaluador, por medio de la presente comunicación solicitamos que la factibilidad del respectivo proyecto sea aprobada una vez se expida el respectivo Plan Maestro.

Lo anterior teniendo en cuenta la importancia que tiene para un aeropuerto nuevo una planificación y expansión, acorde con las necesidades del mercado y la región.

Sea esta la oportunidad para sugerir que la evaluación se surta con miras en la planificación, ya que esta podría servir de insumo para la aprobación de un Plan Maestro que se adecúe al objetivo del Estado de contar con la mejor infraestructura Aeroportuaria al servicio del pasajero y de las empresas de aviación.

Quedamos prestos a colaborar y aportar a la Agencia la experticia técnica de la Aerocivil, dentro del mencionado proceso de evaluación, cuando así lo consideren.

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista**-** Oficina DCA
Revisó: Mayra León – Contratista – Oficina DCA

Gersain Ostos – Asesora DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Doctor
CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ
Gerente de Proyectos Aeroportuarios
Agencia Nacional de Infraestructura Aeroportuaria ANI
correspondencia@ani.gov.co

Asunto: Traslado petición formulada por el SINDICATO NACIONAL DE CONDUCTORES, TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTEAUTOMOTOR. "SINTA". - PROBLEMATICA AEROPUERTO INTERNACIONAL PALO NEGRO – ID 1428898

Respetado Dr. Carrasco

De la manera más atenta, por medio de la presente comunicación, remitimos petición allegada a la AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL, por intermedio de la Secretaría de Infraestructura del Departamento de Santander, relacionada con la petición presentada por el SINDICATO NACIONAL DE CONDUCTORES, TRABAJADORES DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTEAUTOMOTOR. "SINTA", referente a la problemática del AEROPUERTO INTERNACIONAL PALONEGRO.

Lo anterior a fin de que procedan con su trámite y respuesta, directamente al petente, teniendo en cuenta que el señalado aeropuerto se encuentra concesionado a Aeropuertos de Oriente SAS.

Atentamente,

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Anexos: Derecho de petición

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA
Revisó: Ramón Espinosa – Asesor oficina DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Doctor
CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ
Gerente de Proyectos Aeroportuarios
Agencia Nacional de Infraestructura Aeroportuaria ANI
correspondencia@ani.gov.co

Asunto: Traslado petición formulada por **SINDICATO NACIONAL DE TRABAJADORES DE RAMA, SERVICIOS DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE COLOMBIA**

Respetado Dr. Carrasco

De la manera más atenta, por medio de la presente comunicación, remitimos comunicación allegada a la AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL, por parte de LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL DEL BARRIO CRESPO, en la ciudad de Cartagena, con respecto a la contraprestación aeroportuaria pagada y proyectada, generada y por generar, respectivamente, en el aeropuerto internacional Rafael Núñez de la mencionad ciudad, por considerarlo de su competencia.

Lo anterior a fin de que procedan con su trámite y respuesta, directamente al petente, teniendo en cuenta lo establecido en los Decretos 4164 y 4165 de 2011.

Atentamente,

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Anexos: Derecho de petición

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA
Revisó: Angelica Ríos – Contratista – Oficina DCA
Gersain Ostos – Asesor oficina DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Doctor
CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ
Gerente de Proyectos Aeroportuarios
Agencia Nacional de3 Infraestructura Aeroportuaria ANI
correspondencia@ani.gov.co

Asunto: Informes supervisiones ad-hoc

Respetado Dr. Carrasco.

Teniendo en cuenta, que, durante algunos meses de lo corrido del 2024, las concesiones de Nororiente y OINAC, tuvieron supervisión ad-hoc, realizada directamente por la Agencia, agradecemos nos remita, los informes de dichas supervisiones, en especial lo concerniente a ingresos regulados y no regulados, el número de pasajeros nacionales e internaciones salientes, entrantes y totales; así como los mecanismos utilizados para los cálculos y resultados de dichos informes.

Lo anterior, ya que para la Aerocivil esta información reviste de gran importancia dentro del seguimiento financiero que se realiza a las Concesiones, en el marco de las competencias que corresponden a la entidad.

Así mismo, reiteramos la solicitud realizada el pasado 23 de noviembre de 2023, radicado No. 2023263000035525 – id 1178244, nos remita la certificación de ingresos correspondiente a los meses de enero, febrero, marzo, abril y mayo del año 2022 del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, mientras la Agencia realizo la supervisión.

Cordialmente.

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias
Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista**-** Oficina DCA

Revisó: Carolina Valencia – Contratista – Oficina DCA

Yolanda Vega – Coordinadora Oficina DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

PARA: **LAURA CANTILLO GUZMAN**
Gerente (E) Aeropuerto Ernesto Cortissoz

DE: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA**
Director de Concesiones Aeroportuarias

Asunto: Traslado petición de información ingreso Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

Apreciada Laura

Por medio de la presente comunicación, nos permitimos trasladar la comunicación remitida por los integrantes del grupo Desarrollo Aeroportuario Puerta de Oro, quienes actualmente estructuran ante la ANI, el proyecto de Asociación Público Privada, para los "*Estudios y Diseños Definitivos, Financiación, Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión tanto del lado arie como del lado tierra del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, que sirve a la ciudad de Barranquilla"* y requieren conocer el procedimiento para el trámite de los permisos de ingreso a las áreas internas del aeropuerto, tanto del lado aire, cómo del lado tierra, así como los procedimientos SST para el ingreso e las personas que realizaran trabajo de inspección; visitas que son necesarias dentro del proceso de estructuración.

Lo anterior a fin de que se coordine con el interesado y se les remita respuesta directa, con copia a esta Dirección.

Cordialmente,

PABLO ANDRES ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA
Revisó: Ramón Espinosa – Asesor DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

PARA: **VICTORIA RICO BARRERA**
Coordinadora Grupo Gestión Ambiental y Control Fauna

LAURA CANTILLO GUZMAN
Gerente (E) Aeropuerto Ernesto Cortissoz

DE: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA**
Director de Concesiones Aeroportuarias

Asunto: Traslado comunicación Actualización de información para programas ambientales en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

Apreciadas Doctoras.

Por medio de la presente comunicación, nos permitimos trasladar la comunicación remitida por la Agencia Nacional de Infraestructura, el pasado 19 de septiembre de 2024, donde se requieren los datos necesarios para la actualización de los registros correspondientes a los programas ambientales tales como "Pilas con el Ambiente" y "Punto Azul" que actualmente se encuentran establecidos en la terminal de pasajeros de la ciudad de Barranquilla:

"(…) *Agradecemos nos puedan proporcionar los siguientes datos:*

• *Nombre del Administrador del punto*

• *Nombre de la persona encargada*

• *Cargo*

• *Teléfono/Celular*

• *Correo electrónico*

(…)"

Lo anterior para los fines pertinentes.

Cordialmente,

PABLO ANDRES ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Anexo: Informe de apuntalamiento

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA
Revisó: Ramón Espinosa – Asesor DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

PARA: **NUBIA QUINTERO HERNÁNDEZ**
Dirección de Infraestructura

JOAQUIN BUITRAGO ROMERO
Dirección Regional Norte

LAURA CANTILLO GUZMAN
Gerente (E) Aeropuerto Ernesto Cortissoz

DE: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA**
Director de Concesiones Aeroportuarias

Asunto: Traslado comunicación Notificación estado final de apuntalamiento del antiguo edificio de carga del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla.

Apreciados señores.

Por medio de la presente, damos traslado de la comunicación remitida por la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante la cual remite escrito de la Sociedad Concesionaria Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., con el informe final del estado de apuntalamiento del antiguo edificio de carga del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, e indican que el sistema de apuntalamiento será revertido en su totalidad a la Aeronáutica Civil como futuro operador.

Cordialmente,

PABLO ANDRES ROMERO RIVERA
Director de Concesiones Aeroportuarias

Anexo: Informe de apuntalamiento

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA
Revisió: Ramón Espinosa – Asesor DCA

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

PARA: **ANGELA INÉS PÁEZ PIÑEROS**
Dirección de Operaciones Aeroportuarias

JESUS HERNAN REYES
Jefe Nacional de Bomberos

DE: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA**
Director de Concesiones Aeroportuarias

Asunto: Traslado comunicación Asociación Nacional de Bomberos Aeronáuticos de Colombia

Respetados Doctores

Mediante la presente, damos traslado a la comunicación recibida vía correo electrónico el pasado 6 de agosto de 2024, por parte de la Junta Directiva Nacional ANBAC, con ocasión a la retoma del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz y referente a:

"*Dentro del proceso de reversión o retoma del Aeropuerto internacional ERNESTO CORTISSOZ, nuestra agremiación sindical ANBAC; consideramos de suma importancia acompañar y vigilara las decisiones que se puedan tomar frente al servicio de Bomberos Aeronáuticos de este aeropuerto.*

(…)

En el caso particular del servicio de Bomberos Aeronáuticos del Aeropuerto internacional ERNESTO CORTISSOZ, el concesionario no finalizo la construcción de la estación de Bomberos, las Maquinas, equipos y herramientas presentan un deterioro sustancial producto de la mala calidad de estos elementos indispensables para el servicio y aún más, para garantizar la seguridad aérea de las operaciones de este aeródromo.

En este orden de idea consideramos absolutamente necesario, disparar las alarmas y desde ya llamar la atención sobre la decisión de entregar la responsabilidad de estos elementos a un concesionario privado.

(…)

De manera especial solicitamos en su despacho, una reunión técnica en su despacho, para presentar un documento estándar con soporte normativo; para considerarlo en los casos donde se determine la entrega parcial del servicio esencial de Bomberos Aeronáuticos, tal como sucederá en el aeropuerto de Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés Islas."

Por lo anterior, agradecemos su colaboración en el estudio de los temas planteados, a fin de crearse un documento o las condiciones básicas que debe contemplar cualquier Concesionario en la materia, a fin de poderla trasladarlas a la ANI y así mismo, se realicen las gestiones a que hubiere lugar para adelantar la mesa de trabajo requerida por los peticionarios.

Cordialmente,

PABLO ANDRES ROMERO RIVERA

Director de Concesiones Aeroportuarias

Proyectó: Bertha Carbonell Benedetti **–** Contratista **-**Oficina DCA

Revisión: Milton Sánchez – Asesor DCA

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

R3DkODE-39

R4D1C4D0_1
R4D1C4D0_2
R4D1C4D0_3
R4D1C4D0_4
R4D1C4D0_5

Bogotá D.C.,

Doctor
CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ
ccarrasco@ani.gov.co
Gerente de Proyectos Aeroportuarios
Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Ciudad.

Asunto: Comunicación ANI- 20243090313971
Comunicación Radicado 2024233150030325 Id: 1413969
Comunicación Radicado 2024233150030715 Id: 1416299
Áreas ocupadas Consorcio Interaeropuertos
Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015

Cordial Saludo,

De manera atenta, nos permitimos brindar respuesta a la solicitud realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura, en virtud de lo petición realizada en la comunicación bajo el radicado ANI- 20243090313971, escrito mediante el cual, se pide a la Aerocivil permitir la permanencia de la Interventoría Interaeropuertos dentro de las instalaciones del aeropuerto durante la etapa de liquidación del Contrato de Concesión No. 003 de 2015, fecha prevista hasta el próximo 28 de febrero de 2025, conforme a los argumentos expuestos en el escrito que motiva esta respuesta, sobre el particular pasamos a brindar respuesta en los siguientes términos:

En primer lugar, consideramos oportuno señalar que, al margen de lo indicado por el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe, con relación a la presunta ocupación de hecho, entendemos que de cara al contrato de concesión el concesionaria debía garantizar un espacio al Consorcio Interaeropuertos dentro del área concesionada atendiendo una obligación contractual, sin embargo resulta necesario advertir, que la etapa de reversión finalizó el pasado 31 de agosto de 2024 y con ella todo lo regulado con esta disposición contractual.

En línea con lo anterior, también cesaron los efectos del Convenio Interadministrativo No. 006 del 4 de marzo de 20215 cuyo objeto es: "*El objeto del presente convenio interadministrativo es la transferencia a título de administración y posterior entrega física por parte de Aerocivil a la ANI de la infraestructura aeroportuaria lado aire y lado tierra del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Soledad (Atlántico) que sirve la ciudad de Barranquilla, para la ejecución del contrato derivado del proceso de selección adjudicado por la ANI el día 30 de diciembre de 2014 mediante Resolución 1781 de ese año*".

En ese orden y como quiera que el bien fiscal que ocupa el Consorcio Interaeropuertos, tiene vocación comercial, es deber de esta Entidad proceder con su explotación habida cuenta que los bienes inmuebles del Aeropuerto Ernesto Cortissoz forman parte del patrimonio de la Aeronáutica Civil, los cuales son destinados al funcionamiento de las actividades comerciales paralelas a la actividad misma del servicio de transporte aéreo, dado que al tratarse de bienes fiscales de propiedad pública están dentro del comercio en donde la entidad los utiliza para el giro de sus actividades con y por ocasión de las funciones encomendadas en el Decreto 1294 de 2021.

De otra se manifiesta en el documento objeto de respuesta, que el campamento que ocupaba la interventoría en virtud del Contrato de Concesión, no se encontraba incluido dentro de los costos de operación inmersos en el presupuesto desagregado del contrato de interventoría, así como que tampoco podrían fijarse en un nuevo modificatorio, dado que el cupo de adición de este contrato había llegado al 50%. En tal sentido y con relación a lo manifestado en este aspecto y sin perjuicio de considerarse que son asuntos contractuales propios de la Agencia Nacional de Infraestructura en donde la Aerocivil no tiene ninguna relación contractual o legal con la interventoría objeto del contrato de concesión que fue objeto de reversión resulta necesario precisar lo siguiente:

Cuando se advierte que el campamento que ocupaba la interventoría en virtud del Contrato de Concesión, no se encontraba incluido dentro de los costos de operación inmersos en el presupuesto desagregado del contrato de interventoría, consideramos oportuno señalar que consultada la información que reposa en la página de la ANI, en lo que se refiere al proceso de selección del

concurso de méritos abierto No. VJ-VGC-CM-005-2015, en dicho proceso se incorporó el Anexo 10, documento mediante el cual se exigió a los proponentes el deber de cuantificar los costos administrativos en general (Alquiler de Campamento-Oficina incluye servicios públicos y dotación, Equipo de Cómputo, Equipos de Comunicaciones, Equipos para Apoyo a la Gestión Administrativa y Seguimiento de la ANI, Equipos para medición de Indicadores de Cumplimiento, Papelería, Fotocopias, Edición Informes, Registro Fotográfico y Video).

De otra parte y en lo que se refiere a que el cupo de adición del contrato de interventoría había llegado al 50%, pese a tratarse de asuntos administrativos que son de competencia de la ANI sobre los cuales esta Entidad carece de competencia para emitir una opinión, resulta valido que se revise para estos efectos la regla señalada en el artículo 85 de la Ley 1474 de 2011.

En consideración de lo señalado en el presente escrito, debemos informarle que no es posible acceder a la solicitud planteada en el escrito citado en el asunto, por tal razón cobran fuerza las solicitudes realizadas por la Gerente (E) del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, escritos mediante los cuales, se ha solicitado la entrega del área que actualmente ocupa el Consorcio Interaeropuertos, área establecida en novecientos veintisiete puntos trescientos cuarenta metros cuadrados (927.340 M2), localizados en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, los cuales se encuentran discriminados y alinderados así: por el NORTE: Colinda con Edificio de Carga Nuevo; por el SUR: vía de Acceso Terminal de Pasajeros; por el OESTE: Predio del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz contiguo vía ASOTAEBA. Por el ESTE: Estación Auto Generadora E2. El área cuenta con una oficina de ciento cuarenta y ocho puntos setecientos cuarenta metros cuadrados (148.740 M2) y un baño de seis puntos cuatrocientos diez metros cuadrados (6.410 M2), áreas sobre las cuales como se ha manifestado no obra un título para que continúen ocupados por un tercero que no tiene una relación legal o contractual con la Aerocivil.

Por todo lo expuesto, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil nuevamente le solicita a la Agencia Nacional de Infraestructura se conmine a su contratista para que se proceda con la entrega del área que se encuentra ocupada, toda vez que como se manifestó renglones áreas, a la fecha finalizó la etapa de reversión, siendo oportuno manifestarle que como se ha indicado en senadas comunicaciones hasta tanto no se proceda con la entrega oficial de las áreas, esta Entidad procederá a realizar el cobro de los servicios públicos consumidos por la interventoría conforme al calculo que se realice desde la gerencia del aeropuerto, calculo que se realizará desde el 1 de septiembre de 2024 fecha en la cual, el aeropuerto es administrado y operado por esta Autoridad Aeronáutica.

Finalmente, y como se manifestó en las comunicaciones bajo los radicados Nos. 2024233150030325 Id: 1413969 y 2024233150030715 Id: 1416299 de requerirse por parte del Consorcio Interaeropuertos un espacio dentro de la infraestructura aeroportuaria, la Gerencia del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, se encuentra abierta a ofrecer diferentes alternativas de espacio, previa suscripción del respectivo contrato de arrendamiento agotando el procedimiento señalado en la Resolución No. 01417 del 11 de julio de 2024.

Cordial saludo,

PABLO ANDRÉS ROMERO RIVERA
Director Concesiones Aeroportuarias

Revisaron: Laura María Cantillo Guzmán
Gerente ((E) Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz
Jairo Lázaro Ortiz- Asesor Aeronáutico SSA