| IDENTIFICACIÓN DE NECESIDAD | |
|---|---|
| **DEPENDENCIA** | **SECRETARIA DE CONTROL URBANO E INFRAESTRUCTURA** |
| **FECHA DE ELABORACIÓN** | **JULIO 2026** |

**JUSTIFICACIÓN**

La Constitución Política de Colombia establece que son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general, garantizar la efectividad de los derechos y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. En desarrollo de estos fines, las autoridades públicas deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la adecuada prestación de los servicios a su cargo, impulsar el desarrollo económico y social de sus territorios y administrar eficientemente los recursos públicos.

En concordancia con lo anterior, el artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales y debe desarrollarse con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Estos principios orientan la gestión pública y obligan a las entidades estatales a adoptar mecanismos que permitan una administración eficiente de los bienes, recursos e infraestructura pública bajo su responsabilidad.

Por su parte, los artículos 311 y 315 de la Constitución Política asignan a los municipios la responsabilidad de promover el desarrollo de su territorio, construir las obras que demande el progreso local, prestar los servicios públicos que determine la ley y dirigir la acción administrativa para asegurar el cumplimiento de las funciones y competencias a su cargo. De igual forma, el artículo 366 superior establece que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población constituyen finalidades sociales del Estado, orientando la actuación de las entidades públicas hacia la satisfacción de las necesidades colectivas y el fortalecimiento de las condiciones para el desarrollo económico y social.

Para materializar dichos mandatos constitucionales, el artículo 339 de la Carta Política dispone que las entidades territoriales deben elaborar y adoptar planes de desarrollo orientados a garantizar el uso eficiente de los recursos públicos y la ejecución de programas y proyectos estratégicos que contribuyan al crecimiento y bienestar de sus comunidades.

En cumplimiento del precepto constitucional mencionado, la Administración Municipal de San Gil elaboró y aprobó el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, denominado **"POR UN SAN GIL PRÓSPERO, SUSTENTABLE E INCLUYENTE",** el cual se estructura en torno a varios pilares estratégicos, entre ellos el **Pilar 2: Por un ambiente sano y sustentable**. En este contexto, el sector transporte desempeña un papel fundamental a través del programa de Infraestructura y servicio de transporte aéreo.

La contratación estatal constituye el instrumento jurídico mediante el cual las entidades públicas materializan los fines del Estado y atienden las necesidades colectivas cuya satisfacción les ha sido atribuida por la Constitución y la ley. En este sentido, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos estatales tienen como finalidad la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados, así como el cumplimiento de los fines estatales.

En materia negocial estatal se debe distinguir entre capacidad y competencia para contratar. La capacidad se encuentra otorgada en el artículo 2° de la ley 80/1993 en cuanto enlista a las entidades estatales *(...) No obstante, no basta con la capacidad, pues en material negocial contractual se exige la competencia para adelantar el correspondiente proceso negocial, que es precisamente la que desarrolla el artículo 11 de la ley 80, el cual, en primer término, y por vía general, previene que la competencia para ordenar y dirigir la celebración de licitaciones o concursos y para escoger contratistas será del jefe o representante de la entidad en alusión directa a las previstas en su artículo 2°.*

El artículo 11 de la Ley 80 de 1993 prevé: "La competencia para ordenar y dirigir la celebración de licitaciones o concursos y para escoger contratistas, será del jefe o representante de la entidad, según el caso (...) a nivel

territorial; (...) los alcaldes municipales (...)".

En desarrollo de dicho marco normativo, y de conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales deben adelantar los análisis y estudios previos que permitan identificar la necesidad pública a satisfacer, determinar la conveniencia de la contratación y definir las condiciones técnicas, jurídicas y financieras requeridas para garantizar el cumplimiento de los fines perseguidos.

Bajo estas consideraciones, el Municipio de San Gil adelanta el presente análisis previo con el propósito de sustentar la contratación de una concesión para la administración, operación, mantenimiento, modernización, explotación económica y fortalecimiento del Aeropuerto Los Pozos, mecanismo que se considera idóneo para garantizar una gestión especializada de la infraestructura aeroportuaria, promover la eficiencia administrativa, asegurar la sostenibilidad financiera del proyecto, optimizar el uso de los recursos públicos y contribuir al cumplimiento de los objetivos estratégicos previstos en el Plan de Desarrollo Municipal y en los instrumentos de planeación territorial aplicables.

## OBJETO A CONTRATAR

**"CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISENO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2"**

## DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE EL MUNICIPIO PRETENDE SATISFACER

**DIAGNÓSTICO TÉCNICO, OPERATIVO Y FINANCIERO DEL AEROPUERTO LOS POZOS**

El Municipio de San Gil es reconocido a nivel nacional como uno de los principales destinos turísticos del departamento de Santander y del país, consolidándose durante las últimas décadas como un importante centro para el desarrollo del turismo de naturaleza, deportes de aventura, actividades recreativas y prestación de servicios especializados. Su ubicación geográfica privilegiada, la dinámica empresarial de la provincia Guanentina y su condición de centro subregional convierten al municipio en un nodo estratégico para la integración económica, comercial y turística del sur del departamento de Santander.

Dentro de esta dinámica territorial, la infraestructura aeroportuaria representa un activo público de especial importancia para el fortalecimiento de la conectividad regional, la movilidad de personas, el desarrollo empresarial, la atención de operaciones institucionales, la promoción del turismo, la atracción de inversión y el mejoramiento de la competitividad del territorio. En consecuencia, el adecuado funcionamiento del Aeropuerto Los Pozos trasciende el interés meramente local y constituye un elemento estratégico para el desarrollo económico y social de una amplia zona de influencia regional.

El aeropuerto cuenta con algunas condiciones físicas y operacionales que permiten atender operaciones de aviación regional y prestar servicios de transporte aéreo dentro de las condiciones técnicas autorizadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Su ubicación geográfica y su cercanía con importantes corredores turísticos y económicos del departamento de Santander le otorgan ventajas competitivas para convertirse en un instrumento de integración regional y de fortalecimiento del desarrollo económico del municipio.

El transporte aéreo constituye un servicio público esencial cuya adecuada prestación contribuye de manera directa al desarrollo económico, a la integración territorial y al fortalecimiento de la competitividad de las regiones. En este sentido, la infraestructura aeroportuaria no solamente facilita el transporte de pasajeros y mercancías, sino que además genera condiciones favorables para la instalación de nuevas actividades productivas, incrementa la competitividad empresarial, fortalece el sector turístico y amplía las oportunidades de inversión pública y privada.

Un análisis técnico adelantado evidenció que el adecuado aprovechamiento de dichas condiciones exige la realización permanente de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, conservación de la infraestructura existente, reposición de equipos, actualización tecnológica, fortalecimiento de las condiciones de seguridad operacional y ejecución de nuevas inversiones que permitan incrementar progresivamente los niveles de servicio y la competitividad del aeropuerto.

De igual manera, la operación aeroportuaria demanda la implementación de procesos administrativos especializados, el cumplimiento permanente de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la coordinación con las autoridades competentes, la atención de auditorías e inspecciones técnicas, la administración de contratos de soporte operativo y la adopción continua de medidas destinadas a preservar las condiciones de seguridad exigidas para este tipo de infraestructura.

No obstante la importancia estratégica del Aeropuerto Los Pozos, la infraestructura actualmente presenta importantes limitaciones operativas, financieras y administrativas que restringen su capacidad para atender las necesidades presentes y futuras del municipio y de la región. La operación del aeropuerto exige la ejecución permanente de actividades de administración, mantenimiento, conservación, actualización tecnológica, cumplimiento de exigencias regulatorias, fortalecimiento de la seguridad operacional y desarrollo de nuevas capacidades comerciales que permitan garantizar su sostenibilidad en el mediano y largo plazo.

Los estudios técnicos desarrollados para la estructuración del presente proyecto evidenciaron que la infraestructura requiere inversiones orientadas al mejoramiento de sus condiciones físicas, la modernización de sus instalaciones, la incorporación de equipamiento especializado, la adecuación de espacios destinados a la prestación de servicios aeroportuarios y el fortalecimiento de la capacidad operativa del aeropuerto, con el propósito de atender las exigencias técnicas establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y responder adecuadamente al crecimiento esperado de la demanda.

Tales inversiones se detallan así:

| COMPONENTE DE INVERSIÓN | VALOR COP 2026 | HORIZONTE |
|---|---|---|
| Reparaciones locativas y adecuaciones menores del terminal | $ 112.000.000 | Año 1 |
| Equipos de detección de metales y rayos X | $ 224.000.000 | Año 1 |
| Bandas de cargue y descargue de equipaje | $ 392.000.000 | Año 1 |
| Diseño y construcción de hangar comercial (350 m²) | $ 3.920.000.000 | Años 1-2 |
| Dotación tecnológica y sistemas de gestión | $ 168.000.000 | Año 1 |
| Capital de trabajo inicial | $ 57.000.000 | Año 0 |
| **INVERSIÓN INICIAL TOTAL** | **$ 4.873.000.000** | **Distribuido** |

Así pues, el municipio, se encuentra ante la necesidad de modernizar y gestionar de manera eficiente el aeródromo Los Pozos, una infraestructura estratégica que, a pesar de su ubicación privilegiada y su potencial para dinamizar el desarrollo económico y social de la región, actualmente enfrenta limitaciones significativas en su operación y estado técnico. Esta necesidad no es solo un desafío local, sino una oportunidad para alinearse con los objetivos nacionales de modernización de la infraestructura de transporte, establecidos en la legislación colombiana y en los planes de desarrollo territorial.

A estas necesidades de carácter técnico se suma una problemática de naturaleza financiera que limita significativamente la capacidad del Municipio para garantizar la sostenibilidad de la operación aeroportuaria. Según el estudio de referencia, el déficit operativo y financiero del aeródromo es otro aspecto crítico que justifica la necesidad de este proyecto. La operación actual genera un déficit anual significativo superior a los

DOSCIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS ($220.000.000), lo que ha impedido realizar inversiones sostenidas en el mantenimiento y modernización de la infraestructura. Este monto de déficit debe ser cubierto íntegramente con recursos propios del Municipio y se traduce en menor inversión social en salud, educación e infraestructura para los habitantes de San Gil. Si esta situación se prolonga durante el horizonte 2026-2045 sin transformación estructural, el déficit acumulado en términos constantes ascendería a aproximadamente $6.180 millones de pesos, equivalente al costo de varias obras municipales de impacto social.

Esta circunstancia representa una presión creciente sobre las finanzas municipales, toda vez que los recursos destinados al sostenimiento del aeropuerto dejan de invertirse en otros programas y proyectos prioritarios relacionados con la satisfacción de necesidades básicas de la población, tales como infraestructura vial, educación, salud, agua potable, saneamiento básico y demás inversiones sociales cuya financiación depende igualmente del presupuesto municipal.

De mantenerse el actual esquema de administración directa durante el horizonte de evaluación del proyecto, el déficit operacional acumulado alcanzaría valores que comprometerían de manera significativa la capacidad financiera del Municipio, limitando no solamente la ejecución de nuevas inversiones sobre la infraestructura aeroportuaria, sino también la disponibilidad de recursos para atender otras competencias constitucionales y legales a cargo de la entidad territorial.

La problemática identificada no se limita exclusivamente al componente financiero. La operación de una infraestructura aeroportuaria exige capacidades técnicas, administrativas y comerciales altamente especializadas, así como la disponibilidad permanente de personal calificado, mecanismos eficientes de mantenimiento, procesos de actualización tecnológica y estrategias de aprovechamiento económico que permitan incrementar la utilización del aeropuerto y diversificar sus fuentes de ingresos.

Estas exigencias superan las capacidades institucionales ordinarias de una administración municipal, cuyo objeto principal consiste en ejercer funciones de dirección política, planeación territorial, prestación de servicios públicos locales y administración general del municipio, mas no en desarrollar de manera directa actividades especializadas propias de la gestión aeroportuaria.

La administración directa del aeropuerto por parte del Municipio presenta limitaciones estructurales derivadas de las restricciones presupuestales, técnicas y operativas propias de una entidad territorial cuyo objeto principal no corresponde a la gestión especializada de infraestructura aeroportuaria. La operación aeroportuaria exige capacidades técnicas permanentes, inversiones continuas en mantenimiento y modernización, cumplimiento de exigentes estándares regulatorios definidos por la Autoridad Aeronáutica y una gestión comercial especializada que permita maximizar el potencial económico del activo.

Adicionalmente, el potencial económico del Aeropuerto Los Pozos aún no ha sido plenamente desarrollado. La infraestructura ofrece oportunidades para fortalecer la conectividad aérea regional, atraer nuevos operadores, incrementar el flujo de pasajeros, desarrollar actividades complementarias asociadas a la explotación comercial del aeropuerto, promover nuevos servicios aeronáuticos y consolidar un modelo de operación sostenible que contribuya al crecimiento económico del municipio. Sin embargo, la materialización de dicho potencial requiere inversiones, conocimientos especializados y capacidades de gestión que exceden las posibilidades actuales de la administración municipal.

Adicionalmente, la estructuración del proyecto permitió identificar que el desarrollo futuro del aeropuerto depende de la implementación de estrategias comerciales orientadas al aprovechamiento integral de los diferentes activos e infraestructuras disponibles, la incorporación de nuevos servicios aeronáuticos y complementarios, la atracción de operadores, el fortalecimiento de la demanda y la generación de ingresos derivados de la explotación económica del aeropuerto. La ejecución de estas actividades exige conocimientos especializados, capacidad empresarial y experiencia en la gestión de infraestructura aeroportuaria, competencias que no hacen parte de las funciones ordinarias de una administración municipal.

Desde la perspectiva de la gestión pública, mantener el modelo actual implicaría que el Municipio continuara asumiendo de manera directa los riesgos operacionales, financieros, comerciales, regulatorios y de mantenimiento propios de la explotación aeroportuaria, además de destinar recursos fiscales crecientes para atender obligaciones que podrían ser eficientemente administradas por un operador especializado bajo un esquema contractual que garantice una adecuada distribución de riesgos y responsabilidades.

En consecuencia, el diagnóstico integral adelantado durante la estructuración del proyecto permitió concluir que las necesidades identificadas no pueden solucionarse mediante intervenciones aisladas o inversiones ocasionales, sino a través de la implementación de un modelo de gestión de largo plazo que articule inversión privada, administración especializada, fortalecimiento institucional, eficiencia operacional y sostenibilidad financiera, asegurando la adecuada conservación de la infraestructura y su aprovechamiento económico conforme a los objetivos de desarrollo del Municipio de San Gil.

Las conclusiones obtenidas durante esta etapa de diagnóstico constituyen el fundamento técnico que justifica la evaluación de diferentes alternativas de gestión para la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de seleccionar aquella que ofrezca las mejores condiciones para satisfacer el interés público, garantizar la continuidad del servicio y asegurar la sostenibilidad del proyecto en el mediano y largo plazo, análisis que se desarrolla en el capítulo siguiente.

**EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS**

Los análisis técnicos, financieros y jurídicos adelantados por el Municipio permitieron evaluar diferentes alternativas de gestión para la infraestructura aeroportuaria, incluyendo la operación directa por parte de la entidad territorial. Como resultado de dicha evaluación se determinó que la concesión constituye la alternativa más eficiente, sostenible y conveniente, en la medida en que permite incorporar inversión privada, transferir riesgos operacionales y financieros, garantizar una administración especializada y asegurar la sostenibilidad del proyecto sin comprometer de manera significativa la capacidad presupuestal del Municipio.

Como parte del proceso de estructuración del proyecto, el Municipio de San Gil evaluó las diferentes alternativas jurídicas, técnicas, administrativas y financieras disponibles para garantizar la adecuada administración, operación, mantenimiento, modernización y aprovechamiento económico del Aeropuerto Los Pozos, con el propósito de identificar el mecanismo que ofreciera las mejores condiciones para satisfacer las necesidades públicas previamente identificadas y asegurar la sostenibilidad del proyecto durante el horizonte de ejecución previsto.

La evaluación de alternativas constituyó un componente esencial de los estudios previos, en la medida en que permitió comparar los distintos esquemas de gestión desde la perspectiva de su capacidad para atender las necesidades de inversión, garantizar la continuidad del servicio, distribuir adecuadamente los riesgos, optimizar el uso de los recursos públicos y promover el desarrollo integral de la infraestructura aeroportuaria.

Dentro de dicho análisis fueron consideradas, entre otras, la continuidad de la administración directa por parte del Municipio, la contratación independiente de actividades específicas de operación o mantenimiento, la celebración de contratos de prestación de servicios especializados y la implementación de un esquema integral de concesión que incorporara la administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica del aeropuerto bajo un único modelo de gestión.

***1. Administración directa por parte del Municipio***

La primera alternativa evaluada consistió en mantener el modelo de administración directa actualmente ejercido por el Municipio de San Gil.

Si bien este esquema permite conservar el control inmediato sobre la totalidad de las decisiones administrativas

y operativas relacionadas con la infraestructura aeroportuaria, los estudios de estructuración evidenciaron importantes limitaciones para garantizar su sostenibilidad en el mediano y largo plazo.

En primer lugar, la operación directa exige que el Municipio continúe destinando recursos propios para cubrir el déficit operacional generado por el aeropuerto, situación que reduce la disponibilidad presupuestal para atender otras inversiones prioritarias en beneficio de la comunidad.

En segundo lugar, la administración municipal debería asumir directamente la totalidad de los riesgos inherentes a la operación aeroportuaria, incluyendo riesgos operacionales, financieros, regulatorios, comerciales, tecnológicos y de mantenimiento, así como las eventuales contingencias derivadas de la evolución del mercado aeronáutico y de las exigencias impuestas por la Autoridad Aeronáutica.

Adicionalmente, este modelo obliga al Municipio a ejecutar de manera permanente las inversiones requeridas para conservar y modernizar la infraestructura, adquirir equipos especializados, atender reposiciones, actualizar sistemas operacionales y mantener el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas para la operación del aeropuerto, generando una presión creciente sobre las finanzas públicas.

Finalmente, se evidenció que la administración directa limita la posibilidad de incorporar capacidades empresariales especializadas para el desarrollo comercial del aeropuerto, restringiendo las oportunidades de diversificación de ingresos y de aprovechamiento integral del potencial económico de la infraestructura.

Por estas razones, los estudios concluyeron que la continuidad del esquema de administración directa no constituye la alternativa más eficiente para garantizar el desarrollo integral del Aeropuerto Los Pozos.

***2. Contratación independiente de servicios de operación o mantenimiento***

Una segunda alternativa consistió en analizar la posibilidad de contratar de manera separada algunos servicios específicos relacionados con la operación aeroportuaria, tales como mantenimiento, vigilancia, aseo, apoyo administrativo u otras actividades especializadas.

No obstante, esta modalidad únicamente permite delegar determinadas obligaciones puntuales, manteniendo en cabeza del Municipio la dirección integral de la operación, la coordinación de múltiples contratistas, la administración financiera del aeropuerto, la programación de inversiones, la gestión comercial, la atención de las exigencias regulatorias y la asunción de la mayor parte de los riesgos asociados al proyecto.

Los estudios determinaron que este esquema no resuelve el problema estructural de sostenibilidad identificado, pues continúa dependiendo de recursos públicos para financiar las inversiones requeridas y no incorpora incentivos suficientes para aumentar la eficiencia operativa ni el aprovechamiento económico del aeropuerto.

***3. Esquema integral de concesión***

Finalmente, fue evaluada la implementación de un contrato de concesión mediante el cual un operador especializado asumiera, por su cuenta y riesgo, la administración, operación, mantenimiento, conservación, modernización, fortalecimiento y explotación económica del Aeropuerto Los Pozos, bajo la supervisión permanente del Municipio.

Los análisis técnicos, financieros, jurídicos y de riesgos permitieron establecer que este esquema ofrece ventajas significativas frente a las demás alternativas evaluadas.

En primer lugar, permite incorporar inversión privada para financiar las obras, reposiciones, adecuaciones y demás actuaciones necesarias para fortalecer la infraestructura aeroportuaria, reduciendo de manera considerable la presión sobre el presupuesto municipal.

En segundo término, traslada al concesionario una parte importante de los riesgos inherentes al proyecto, particularmente aquellos relacionados con la operación, mantenimiento, conservación, comportamiento de la demanda, explotación económica y eficiencia administrativa, manteniendo el Municipio las funciones de dirección, regulación, supervisión y control propias de su condición de propietario de la infraestructura.

Igualmente, la concesión incorpora un modelo de gestión empresarial especializada que facilita la optimización de los procesos operativos, la implementación de buenas prácticas de administración aeroportuaria, la diversificación de las fuentes de ingreso, el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio y la generación de incentivos permanentes para incrementar la eficiencia del proyecto.

Desde la perspectiva financiera, la estructuración demostró que la concesión constituye el mecanismo que mejor equilibra la necesidad de ejecutar inversiones significativas, garantizar la sostenibilidad operacional, preservar el equilibrio económico del contrato y asegurar una retribución adecuada para el Municipio mediante el pago del canon concesional, sin comprometer la estabilidad fiscal de la entidad territorial.

Así mismo, la concesión constituye una alternativa idónea para reducir las presiones presupuestales que actualmente recaen sobre el Municipio, optimizar el aprovechamiento económico de los activos aeroportuarios, incrementar los ingresos derivados de su explotación y garantizar una administración eficiente de los recursos públicos, conforme a los principios de sostenibilidad fiscal y responsabilidad financiera.

En consecuencia, la evaluación comparativa de las diferentes alternativas permitió concluir que el contrato de concesión representa la opción más eficiente, sostenible y conveniente para satisfacer la necesidad pública identificada, toda vez que integra en un único esquema contractual la inversión, la administración especializada, la operación técnica, la explotación económica y la adecuada distribución de riesgos, garantizando simultáneamente la protección del patrimonio público y el cumplimiento de los fines perseguidos por la Administración Municipal.

La implementación de este esquema permitirá vincular un operador especializado con la capacidad técnica, administrativa y financiera requerida para asumir, bajo su cuenta y riesgo, la gestión integral del aeropuerto, promoviendo la ejecución de inversiones, la optimización de los servicios aeroportuarios, el cumplimiento de los estándares exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la adecuada explotación económica del activo.

**JUSTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD CONTRACTUAL Y VENTAJAS DE LA UTILIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

La selección de la modalidad contractual constituye una decisión que debe obedecer a criterios de necesidad, eficiencia, economía, especialidad y adecuada asignación de riesgos, de manera que el negocio jurídico escogido permita satisfacer plenamente el interés público comprometido y garantice el cumplimiento de los fines estatales previstos en la Constitución y en la ley.

En ese sentido, el artículo 32 numeral 4 de la Ley 80 de 1993 define el contrato de concesión como aquel mediante el cual una entidad estatal encomienda a un concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público o la construcción, explotación, conservación, mantenimiento o administración de bienes destinados al servicio o uso público, 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, participación en la explotación del bien o cualquier otra modalidad de retribución legalmente autorizada.

La naturaleza del proyecto objeto del presente proceso contractual se ajusta plenamente a los elementos característicos de esta modalidad contractual, toda vez que comprende la entrega de una infraestructura pública para que un operador especializado asuma integralmente su administración, operación, mantenimiento, conservación, modernización y explotación económica, ejecutando las inversiones requeridas para garantizar la

adecuada prestación del servicio aeroportuario y el fortalecimiento de la infraestructura durante el plazo contractual.

A diferencia de otras modalidades de contratación previstas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, el contrato de concesión permite integrar en un solo vínculo jurídico la ejecución de inversiones, la administración especializada, la operación permanente de la infraestructura, el mantenimiento preventivo y correctivo, la reposición de activos, el aprovechamiento económico del aeropuerto y la adecuada distribución de los riesgos inherentes al proyecto, circunstancias que responden de manera directa a las necesidades identificadas durante la estructuración.

En efecto, la celebración de un contrato de obra pública únicamente permitiría ejecutar determinadas intervenciones físicas sobre la infraestructura aeroportuaria, sin resolver las necesidades permanentes de administración, operación, mantenimiento y explotación económica del aeropuerto.

Por su parte, un contrato de prestación de servicios tendría como finalidad la ejecución de actividades específicas de apoyo a la gestión, sin trasladar al contratista la responsabilidad integral sobre la operación del aeropuerto, la ejecución de inversiones, la administración de los riesgos del proyecto ni el desarrollo de estrategias comerciales que permitan garantizar la sostenibilidad financiera de la infraestructura.

De igual manera, la contratación independiente de actividades de mantenimiento, vigilancia, aseo o administración implicaría la coexistencia de múltiples relaciones contractuales, incrementando las cargas de coordinación para el Municipio, fragmentando las responsabilidades sobre la gestión aeroportuaria y dificultando la adecuada asignación de riesgos, sin solucionar las causas estructurales que actualmente afectan la sostenibilidad del proyecto.

Por el contrario, el contrato de concesión permite concentrar en un único operador especializado la responsabilidad integral por la gestión del aeropuerto, generando incentivos permanentes para incrementar la eficiencia operacional, optimizar el aprovechamiento económico de la infraestructura, ejecutar oportunamente las inversiones previstas y garantizar el adecuado mantenimiento de los bienes afectos a la concesión durante toda la vigencia contractual.

Desde la perspectiva financiera, esta modalidad contractual facilita la incorporación de recursos privados destinados a financiar las inversiones requeridas para la modernización del aeropuerto, evitando que dichas cargas recaigan exclusivamente sobre el presupuesto municipal y permitiendo que la recuperación de las inversiones se produzca mediante la explotación económica del proyecto, conforme a las condiciones previstas en el contrato y en los estudios de estructuración.

Igualmente, el esquema concesional favorece una distribución eficiente de riesgos entre las partes, asignando al concesionario aquellos riesgos que, por su naturaleza, capacidad técnica y experiencia empresarial, se encuentra en mejores condiciones de administrar, tales como los riesgos operacionales, comerciales, de mantenimiento, de eficiencia administrativa y de comportamiento de la demanda, mientras que el Municipio conserva las funciones propias de dirección, regulación, supervisión, control y protección del interés público.

Debe resaltarse, además, que el Aeropuerto Los Pozos constituye un bien de uso público destinado a la prestación de un servicio público de transporte, cuya administración exige el cumplimiento permanente de exigentes estándares técnicos, operacionales y regulatorios establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. En consecuencia, resulta jurídicamente procedente y técnicamente conveniente acudir a un esquema concesional que permita vincular un operador con la capacidad necesaria para garantizar el cumplimiento de dichas obligaciones bajo la supervisión permanente de la entidad concedente.

La escogencia del contrato de concesión también resulta coherente con los principios que orientan la contratación estatal. En efecto, desde la perspectiva del principio de economía, este mecanismo permite optimizar la utilización de los recursos públicos mediante la incorporación de capital privado y la reducción de

las cargas fiscales asociadas a la operación directa del aeropuerto. Desde el principio de eficiencia, facilita la prestación especializada del servicio y promueve el aprovechamiento integral de la infraestructura. En cuanto al principio de responsabilidad, establece una asignación clara de obligaciones y riesgos, fortaleciendo la ejecución contractual y los mecanismos de control. Finalmente, desde la óptica del principio de planeación, la modalidad seleccionada corresponde a la alternativa que obtuvo los mejores resultados dentro del proceso de estructuración técnica, financiera y jurídica adelantado para el proyecto.

En consecuencia, el Municipio de San Gil concluye que el contrato de concesión constituye la modalidad contractual que mejor responde a las necesidades públicas identificadas, por cuanto permite articular en un único esquema jurídico la inversión, la administración, la operación, el mantenimiento, la modernización y la explotación económica del Aeropuerto Los Pozos, garantizando la adecuada prestación del servicio público aeroportuario, la protección del patrimonio público, la sostenibilidad financiera del proyecto y el cumplimiento de los fines estatales que motivan la presente contratación.

**CONCLUSIÓN DE LA NECESIDAD DE CONTRATACIÓN**

Del análisis jurídico, técnico, financiero, administrativo y de conveniencia desarrollado en el presente estudio previo se concluye que el Municipio de San Gil enfrenta una necesidad pública real, actual y objetivamente demostrada consistente en garantizar la adecuada administración, operación, mantenimiento, modernización y aprovechamiento económico del Aeropuerto Los Pozos, infraestructura pública de carácter estratégico para la conectividad regional, el fortalecimiento del turismo, la competitividad territorial y el desarrollo económico del municipio y de su área de influencia.

Los estudios de estructuración adelantados evidenciaron que la administración directa del aeropuerto no constituye la alternativa más eficiente para atender las exigencias técnicas, operativas, regulatorias y financieras que demanda una infraestructura aeroportuaria. Las limitaciones presupuestales del Municipio, la necesidad de ejecutar inversiones significativas, el déficit operacional existente, la obligación permanente de cumplir los estándares establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la conveniencia de incorporar capacidades especializadas de gestión hacen indispensable acudir a un esquema de vinculación del sector privado que permita garantizar la sostenibilidad integral del proyecto.

En ese contexto, el contrato de concesión representa el mecanismo jurídico idóneo para satisfacer la necesidad pública identificada, por cuanto permite trasladar al concesionario, bajo su cuenta y riesgo, la administración integral del aeropuerto, la ejecución de las inversiones requeridas, el mantenimiento de la infraestructura, la operación especializada de los servicios aeroportuarios y la explotación económica del activo, preservando en todo momento la titularidad pública del bien y las funciones de dirección, regulación, inspección, vigilancia y control que corresponden al Municipio.

La ejecución del proyecto permitirá reducir el déficit operativo que actualmente asume la administración municipal, optimizar el aprovechamiento económico del aeropuerto, fortalecer la sostenibilidad financiera del proyecto y liberar recursos públicos que podrán destinarse a la financiación de otras necesidades prioritarias de inversión social en beneficio de la comunidad.

Asimismo, la modernización y fortalecimiento del Aeropuerto Los Pozos contribuirán directamente al cumplimiento de los objetivos previstos en el Plan de Desarrollo Municipal, favoreciendo la conectividad regional, el fortalecimiento del turismo, la atracción de inversión, el crecimiento de las actividades empresariales, la generación de empleo y el incremento de la competitividad del Municipio de San Gil y de la provincia Guanentina. En este sentido, la infraestructura aeroportuaria trasciende el ámbito estrictamente municipal y se consolida como un activo estratégico para el desarrollo económico y social del departamento de Santander y de su área de influencia.

La estructuración contractual propuesta permite igualmente optimizar el uso de los recursos públicos, disminuir las cargas financieras actualmente asumidas por la administración municipal, distribuir adecuadamente los riesgos del proyecto, asegurar la recuperación de las inversiones privadas mediante un esquema financiero técnicamente estructurado y garantizar la continuidad y mejoramiento de la prestación del servicio público de transporte aéreo, en armonía con los principios de eficiencia, economía, responsabilidad, planeación, sostenibilidad fiscal y selección objetiva que orientan la contratación estatal.

Debe resaltarse, además, que el proyecto cuenta con soporte técnico, financiero y jurídico suficiente, respaldado en los estudios de estructuración elaborados para tal efecto, así como en las autorizaciones conferidas por el Honorable Concejo Municipal para celebrar el contrato de concesión y comprometer las vigencias futuras excepcionales necesarias para su ejecución, circunstancias que acreditan la viabilidad institucional, presupuestal y legal de la iniciativa.

En consecuencia, se encuentra plenamente justificada la necesidad de adelantar un proceso de selección bajo la modalidad de licitación pública para celebrar un contrato de concesión cuyo objeto sea la administración, operación, mantenimiento, modernización, explotación económica y desarrollo integral del Aeropuerto Los Pozos del Municipio de San Gil, incluyendo la ejecución de las obras, adquisiciones e inversiones definidas en los estudios de estructuración, tales como las reparaciones locativas requeridas para una adecuada operación, el suministro e instalación de equipos de inspección y seguridad aeroportuaria, la adquisición de bandas para cargue y descargue de equipaje, el diseño y construcción del hangar previsto y las demás actuaciones necesarias para garantizar el funcionamiento eficiente y sostenible de la infraestructura aeroportuaria durante el plazo de la concesión.

Por las razones ampliamente expuestas en el presente estudio previo, la Administración Municipal concluye que la celebración del contrato proyectado constituye una decisión necesaria, conveniente, eficiente y jurídicamente procedente para satisfacer el interés general, fortalecer la infraestructura pública de transporte aéreo, promover el desarrollo económico del municipio y garantizar el cumplimiento de los fines esenciales del Estado y de los objetivos previstos en el Plan de Desarrollo Municipal, razón por la cual se recomienda dar inicio al correspondiente proceso de selección del contratista conforme a las disposiciones previstas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1508 de 2012, el Decreto 1082 de 2015 y las demás normas que regulan la contratación estatal.

Finalmente, se deja constancia de que el Municipio de San Gil cuenta con las autorizaciones otorgadas por el Honorable Concejo Municipal para la celebración del contrato de concesión del Aeropuerto Los Pozos, así como con la autorización para comprometer vigencias futuras excepcionales destinadas a respaldar las obligaciones derivadas de la ejecución del proyecto, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y orgánicas aplicables. En consecuencia, la Administración Municipal dispone de la competencia y habilitación necesarias para adelantar el presente proceso contractual, garantizando la viabilidad jurídica, presupuestal y financiera de la concesión y el cumplimiento de los fines públicos que con ella se persiguen.

Por lo anterior, resulta evidente la necesidad de celebrar un contrato cuyo objeto será: **CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISENO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2.**

En los términos anteriores queda planteada la necesidad de la suscripción del contrato a que se refiere el presente estudio.

**ACTIVIDADES A DESARROLLAR**

**2.3.2.1. Administración**

El concesionario deberá garantizar una administración integral del aeropuerto, cumpliendo con las siguientes obligaciones específicas:

a) Responder y hacer uso lícito de los bienes entregados en concesión únicamente para el desarrollo de las obligaciones contractuales.
b) Pagar salarios y prestaciones del personal a su cargo, asegurando el cumplimiento de aportes parafiscales conforme a la legislación vigente.
c) Contratar y mantener un servicio de vigilancia las 24 horas en todas las instalaciones, asegurando la protección de bienes y personas.
d) Garantizar el pago oportuno de servicios públicos domiciliarios (agua, alcantarillado, electricidad, recolección de residuos, entre otros).
e) Acreditar el cumplimiento de obligaciones en seguridad social y riesgos laborales para todo el personal involucrado.
f) Realizar la entrega y recepción de bienes en concesión mediante actas que reflejen el estado de estos al inicio y finalización del contrato.
g) Implementar un sistema de control y registro diario de acceso para personas, vehículos y mercancías conforme a normatividad vigente.
h) Garantizar la operación eficiente y segura del aeropuerto, cumpliendo con las disposiciones técnicas de la Aeronáutica Civil
i) Realizar la gestión y coordinación de la operación con la autoridad aeronáutica, reportes, acreditación y/o renovación de licencias de funcionamiento.
j) Facilitar el flujo de pasajeros y carga mediante procesos ágiles y seguros, garantizando el uso de todos los espacios de conformidad con los requerimientos de la autoridad aeronáutica y la superintendencia de transporte.

**2.3.2.2. Operación**

El concesionario deberá garantizar la operación continua, segura, eficiente y conforme a la normatividad aeronáutica vigente del Aeropuerto Los Pozos durante todo el plazo de la concesión, asumiendo las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio aeroportuario y del funcionamiento de la infraestructura concesionada. Para tal efecto deberá:

a) Operar y mantener habilitado el aeropuerto de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), las circulares, manuales y demás disposiciones expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y las autoridades competentes.
b) Garantizar la disponibilidad, continuidad y correcta prestación de los servicios aeroportuarios requeridos para la atención de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, carga, correo y demás usuarios del aeropuerto.
c) Coordinar y gestionar ante la Aeronáutica Civil y demás autoridades competentes los trámites, permisos, autorizaciones, certificaciones, inspecciones y requerimientos necesarios para mantener la habilitación operativa del aeródromo y de los servicios aeroportuarios.
d) Administrar y coordinar la utilización de la infraestructura aeroportuaria, incluyendo pista, calle de rodaje, plataforma, terminal, áreas operativas, hangares, zonas de carga y demás espacios que hagan parte del aeropuerto.
e) Garantizar la disponibilidad y funcionamiento de los equipos, sistemas y recursos necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios de acuerdo con la categoría y nivel operacional autorizado para el aeropuerto.
f) Coordinar la atención operacional de aeronaves y usuarios, garantizando condiciones de seguridad operacional, eficiencia, calidad del servicio y cumplimiento de los estándares establecidos por la autoridad aeronáutica.
g) Elaborar, implementar, actualizar y ejecutar los manuales, procedimientos, protocolos y programas operacionales exigidos por la normatividad aeronáutica para la categoría del aeropuerto.
h) Mantener el personal técnico, operativo, administrativo y de apoyo requerido para la adecuada prestación de

los servicios aeroportuarios, garantizando que cuente con las competencias, certificaciones y habilitaciones exigidas por la normatividad aplicable.
i) Llevar los registros operacionales, estadísticos, documentales y de trazabilidad que exijan las autoridades competentes, así como presentar los informes periódicos requeridos por la supervisión del contrato y por la Aeronáutica Civil.
j) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio aeroportuario frente a contingencias operativas, eventos de emergencia, fallas de infraestructura o situaciones que puedan afectar la seguridad operacional.
k) Permitir y facilitar las actividades de inspección, vigilancia y control que ejerzan la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Transporte, la Policía Nacional, la DIAN, Migración Colombia, las autoridades ambientales y demás entidades competentes.
l) Asumir integralmente la responsabilidad por la operación aeroportuaria durante la vigencia de la concesión, respondiendo por el cumplimiento de las obligaciones técnicas, operacionales y regulatorias derivadas de la prestación del servicio.
e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen actividades de operación del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

**2.3.2.3. Mantenimiento**

El concesionario deberá, propender por el correcto uso de las instalaciones y el mantenimiento de éstas para garantizar su buen funcionamiento durante la vida útil de todas las instalaciones y equipos concesionados, además:

a) Velar por el correcto uso de las instalaciones por parte de los usuarios, operadores y concesionarios comerciales.
b) Realizar un programa de mantenimiento e inspección periódica de seguridad para todos los espacios que componen el aeródromo, lado aire y lado tierra, para el tiempo que dure la concesión, en concordancia con los manuales de mantenimiento de las instalaciones de la terminal, los cuales harán parte de los documentos que se entregarán al concesionario. El programa de mantenimiento integrado debe ser entregarlo en el primer mes de ejecución del contrato de concesión para seguimiento por parte de la supervisión.
c) Realizar mantenimiento periódico preventivo y correctivo si es requerido acorde con el cronograma de actividades establecido.
d) Velar por el buen funcionamiento de todos los equipos eléctricos, planta de respaldo, subestaciones, planta de tratamiento de aguas residuales, transformadores y demás equipos entregados en concesión.
e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen actividades de mantenimiento dentro del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

**2.3.2.4. Explotación Económica**

El concesionario tendrá el derecho y la obligación de gestionar los ingresos provenientes de la operación del aeropuerto, cumpliendo con las siguientes disposiciones:

a) Cobrar tarifas preestablecidas por el uso de las instalaciones, servicios de carga, estacionamiento y otras actividades comerciales.
b) Presentar reportes periódicos de ingresos y egresos, asegurando la transparencia financiera del proyecto.
c) Cumplir con las metas de inversión y los plazos establecidos en el contrato para garantizar la sostenibilidad económica del aeropuerto.
d) Garantizar la disponibilidad de servicios comerciales y logísticos para el correcto funcionamiento del aeropuerto.
e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen explotación económica dentro del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

**2.3.2.5. Obligaciones Ambientales y Sociales**

En relación con los requerimientos ambientales derivados de la operación del aeropuerto el concesionario deberá:

a) Implementar un plan de gestión ambiental que minimice los impactos negativos de las operaciones aeroportuarias.
b) Asegurar el cumplimiento de normativas de manejo de residuos y uso eficiente de recursos naturales.
c) Desarrollar programas de responsabilidad social que beneficien a las comunidades aledañas al aeropuerto.
d) Mantener vigentes, gestionar y/o renovar las permisos y licencias ante la autoridad ambiental que se requieran para la operación del aeródromo durante el tiempo que dure la concesión.
e) Mantener indemne al municipio de San Gil ante cualquier tipo de sanción por cumplimiento de normativas y/o obligaciones operacionales del aeropuerto.

**2.3.2.6. Seguridad y reglamentos técnicos**

En relación con los componentes de seguridad, el concesionario deberá garantizar la seguridad integral del aeropuerto, así como de su operación, y en particular deberá:

a) Garantizar la seguridad de la operación y aplicar los programas BASH, EOD, FOD y demás exigidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
b) Gestionar, diseñar e implementar los programas de manejo de emergencias, bomberos aeronáuticos y demás que sean exigibles por la autoridad aeronáutica en concordancia con el nivel de operación que se tenga durante la duración de la concesión.
c) Responder por los riesgos operacionales asociados con la seguridad aeroportuaria, transporte de mercancías y sus riesgos con materiales peligrosos o ilícitos, de tal manera responderá directamente ante los requerimientos de cualquiera de las autoridades nacionales, judiciales y/o aeroportuarias, superintendencias de industria y comercio o transporte, y exonera al municipio por cualquier tipo investigación judicial y/o administrativa relacionadas con la gestión del servicio aeroportuario.
d) Implementar un sistema, programas y protocolos de seguridad para el flujo de personas, vehículos y mercancías tanto para el ingreso hacia la terminal hacia el lado aire, así como desde la plataforma de llegada de aeronaves hacia el lado tierra conforme a la normatividad vigente.
e) Mantener indemne al municipio de San Gil ante cualquier tipo de sanción por cumplimiento de normativas y/o obligaciones ambientales que se deriven de la operación del aeropuerto.

**2.3.2.7. Inversiones y Obras de Mejora**

El concesionario deberá realizar las siguientes inversiones, las cuales se determinaron a partir del estudio técnico de referencia, en el cual se determinan los siguientes montos de inversión:

| COMPONENTE DE INVERSIÓN | VALOR COP 2026 | HORIZONTE |
|---|---|---|
| Reparaciones locativas y adecuaciones menores del terminal | $ 112.000.000 | Año 1 |
| Equipos de detección de metales y rayos X | $ 224.000.000 | Año 1 |
| Bandas de cargue y descargue de equipaje | $ 392.000.000 | Año 1 |
| Diseño y construcción de hangar comercial (350 m²) | $ 3.920.000.000 | Años 1-2 |
| Dotación tecnológica y sistemas de gestión | $ 168.000.000 | Año 1 |
| Capital de trabajo inicial | $ 57.000.000 | Año 0 |
| **INVERSIÓN INICIAL TOTAL** | **$ 4.873.000.000** | **Distribuido** |

Las inversiones pactadas en el Aeropuerto Los Pozos deben realizarse durante los dos primeros años de la

concesión; una vez concluidas las obras, mejoras e instalación de equipos, el municipio hará la verificación de cumplimiento de inversiones mediante peritaje técnico y avalúo comercial de éstas.

**NOTA:** Las inversiones deben atender disposiciones técnicas vigentes de la Aeronáutica Civil, Licencias de construcción acorde a la normatividad vigente aplicable.

El concesionario podrá realizar las obras y mejoras adicionales que estime necesarias para la ampliación de oferta de servicios y/o las que se deriven del crecimiento o recategorización del aeropuerto por aumento de su capacidad operativa a sus costas, toda vez que dichas nuevas inversiones se entiende que se derivan de una análisis económico que asegura el retorno de los recursos durante el tiempo que esté vigente la concesión; y en consecuencia, no serán objeto de reclamaciones por desequilibrio financiero, manteniendo al municipio indemne de reclamaciones por dicho concepto.

**2.3.2.8. Supervisión y Auditoría**

El municipio será responsable de realizar auditorías periódicas para verificar el cumplimiento del contrato. Para ello el concesionario deberá:

a) Facilitar toda la documentación requerida por las autoridades municipales, sus auditores o interventores.
b) Responder a las observaciones realizadas en un plazo no mayor a 15 días hábiles.

**2.3.2.9. Desarrollo Estratégico del Aeródromo**

La operación deberá orientarse al crecimiento progresivo del aeropuerto durante el plazo concesional, promoviendo el aumento del tráfico aéreo, el fortalecimiento de las actividades turísticas y empresariales de la región y la consolidación del Aeródromo Los Pozos como infraestructura estratégica para la conectividad regional.

**CARACTERÍSTICAS O CONDICIONES TÉCNICAS EXIGIDAS**

**ESPECIFICACIONES:**

Las especificaciones técnicas del proyecto que tiene por objeto **"CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISENO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2"**, se encuentra como anexo del proceso contractual y forma parte integral del mismo.

Tales especificaciones encuentran descritas en el Anexo ESPECIFICACIONES TECNICAS.

**CLASIFICACIÓN UNSPSC**

| Clasificación UNSPSC | Segmento | Familia | Clase | Producto |
|---|---|---|---|---|
| 78111500 | Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo | Transporte de pasajeros | Transporte de pasajeros aérea | - |
| 78141805 | Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo | Servicios de transporte | Servicios al terminal | Servicio de explotación de instalaciones de aviación o aeropuertos o aeródromos |
| 93151500 | Servicios Políticos y de Asuntos Cívicos | Servicios de administración y financiación pública | Administración pública | - |
| 72121410 | Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento | Servicios de construcción de edificaciones no residenciales | Servicios de construcción de edificios públicos especializados | Construcción de terminales y hangares de aeropuertos |
| 81101509 | Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología | Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura | Ingeniería civil y arquitectura | Ingeniería aeroportuaria |
| 81102300 | Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología | Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura | Ingeniería aeronáutica | - |
| 46171624 | Equipos y Suministros de Defensa, Orden Público, Protección, Vigilancia y Seguridad | Seguridad, vigilancia y detección | Equipo de vigilancia y detección | Sistema de rayos x para inspección de equipaje |
| 72151800 | Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento | Servicios de mantenimiento y construcción de comercio especializado | Servicios de mantenimiento y reparación de instalación de máquinas | - |
| 25201700 | Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes | Sistemas y componentes y equipos aeroespaciales | Sistemas relacionados con las comunicaciones de vuelo | - |
| 43232601 | Difusión de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones | Software | Software específico para la industria | Software de soporte de aviación en tierra |

| | |
|---|---|
| **TIPO DE CONTRATO** | CONCESIÓN |
| **SUPERVISOR** | SECRETARÍA DE CONTROL URBANO E INFRAESTRUCTURA SAN GIL |
| **TIEMPO DE EJECUCIÓN** | VEINTE (20) AÑOS |
| **PRESUPUESTO ESTIMADO** | $0.0 |
| **RUBRO PRESUPUESTAL** | N./A. |

**JUAN GABRIEL GONZALEZ BARRAGAN**
Secretario de Control Urbano e Infraestructura