ESTUDIO DEL SECTOR

Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015

El presente documento constituye el estudio del sector del proceso de contratación cuyo objeto es **"CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASÍ 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 DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2"**, el cual se elabora en virtud de lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, que consagra el deber de las Entidades Estatales de efectuar el análisis necesario para conocer el sector relativo al proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgos. En este sentido, el presente documento desarrolla dicho análisis con el propósito de identificar las condiciones del mercado, los posibles oferentes, las características del sector y los demás elementos que permitan estructurar adecuadamente el proceso contractual, garantizando el cumplimiento de los principios de planeación, transparencia, economía, selección objetiva y responsabilidad que rigen la contratación estatal. Igualmente, se elabora atendiendo las buenas prácticas definidas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en la **Guía para la Elaboración de Estudios del Sector (GEES), versión 2 del 24 de junio de 2022**. El objeto contractual corresponde al definido en los estudios y documentos previos del proceso, manteniendo plena coherencia con la necesidad institucional y con la modalidad de selección adoptada por la Entidad.

1 IDENTIFICACIÒN DEL SECTOR DEL PROCESO DE CONTRATACIÒN

1.1 Servicios objeto de contratación

The United Nations Standard Products and Services Code® - UNSPSC - Código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas, es una metodología uniforme de codificación utilizada para clasificar productos y servicios fundamentada en un arreglo jerárquico y en una estructura lógica. Este sistema de clasificación permite codificar productos y servicios de forma clara ya que se basa en estándares acordados por la industria los cuales facilitan el comercio entre empresas y gobierno.

Considerando que el alcance del proceso de contratación versa sobre la concesión de infraestructura aeroportuaria, los servicios relacionados con el contrato de concesión y su respectiva clasificación UNSPSC son:

Tabla 1 Clasificación UNSPSC

Código	Descripción
78141805	Servicios de explotación de instalaciones de aviación o aeropuertos o aeródromos

1.2 Sectores de la economía relacionados con el proceso de contratación

El alcance del proceso de contratación versa sobre la concesión de la operación y explotación del aeropuerto Los Pozos ubicado en la ciudad de San Gil Santander, cuyo predio e infraestructura es propiedad del Municipio de San Gil.

El transporte aéreo de pasajeros constituye un servicio público esencial para la conectividad regional y el desarrollo económico del territorio. No obstante, el Municipio no posee la capacidad operativa, logística, administrativa, técnica y financiera necesaria para asumir directamente la administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica del Aeropuerto Los Pozos, razón por la cual se hace necesaria la vinculación de un operador especializado mediante el esquema de concesión, garantizando la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios y el cumplimiento de los estándares técnicos y regulatorios exigidos por la Autoridad Aeronáutica.

De acuerdo con la Autoridad de la Aviación Civil[1]:

> ***Concesionario aeroportuario:*** *Es el concesionario bajo el contrato de concesión; es decir, la persona que en virtud de un contrato de concesión aeroportuaria, asuma la operación, y explotación total o parcial de un aeródromo o aeropuerto y/o la gestión de los servicios aeroportuarios que allí se prestan y/o la construcción, explotación o conservación tal(es) aeródromo(s) aeropuerto(s) u otras obras de infraestructura destinada al servicio aeroportuario, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de dicha obra o servicio por cuenta y riesgo de él y bajo la vigilancia y control de la entidad cedente.*
>
> ***Infraestructura aeronáutica.*** *Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.*
>
> Expuesto lo anterior, el proceso de contratación tiene como sector objeto de estudio el **SECTOR TERCIARIO**, específicamente el **subsector transporte aéreo de pasajeros y servicios aeroportuarios**, comprendiendo las actividades relacionadas con la administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica de infraestructura aeroportuaria, así como la ejecución de las reparaciones locativas requeridas para una operación adecuada, la adquisición de equipos de detección de metales, bandas de cargue y descargue de equipaje y el diseño y construcción de un hangar de 350 m2, destinadas a garantizar la adecuada prestación del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria del Municipio de San Gil..

[1] Autoridad de la Aviación Civil. (S.F). Reglamento Aeronáutico de Colombia. Disponible en: https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac

1.3 Actividades económicas que desarrollan el objeto del proceso de contratación

Se realizó la tipificación de los bienes y servicios dentro de la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) de todas las actividades económicas (metodología de la Organización de las Naciones Unidas), encontrando las siguientes actividades económicas directamente relacionadas con el proceso de contratación.

Tabla 2 Actividades económicas del proceso de contratación

Código CIIU	Descripción
5223	Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo

- **5223 actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo**

Esta clase incluye:

• Las actividades relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, animales o carga: - La operación de instalaciones terminales, como terminales de aeropuerto, etc. - Los servicios de navegación aérea.

• Los servicios de prevención de incendios y bomberos en los aeropuertos.

2 ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

2.1 ASPECTO ECONÓMICO

2.1.1 Caracterización del sector

2.1.1.1 Descripción del sector transporte

De acuerdo con el **Documento Temático Sector Transporte**, elaborado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE en el marco del **Censo Económico Nacional Urbano (CENU)**, el transporte puede entenderse, en términos generales, como el servicio destinado al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. No obstante, el DANE señala que esta definición puede delimitarse desde diferentes enfoques metodológicos, dependiendo del propósito del análisis, razón por la cual no existe una única metodología universalmente aceptada para medir el sector transporte, sino diversas alternativas que permiten identificar y clasificar las actividades económicas que lo integran.

Con fundamento en dicho documento, el DANE plantea las siguientes alternativas para la delimitación del sector transporte:

• **Opción 1. Enfoque funcional:** el transporte comprende todas aquellas actividades relacionadas con el movimiento de personas o bienes de un lugar a otro. Sin embargo, esta aproximación presenta dificultades para establecer límites precisos, dado que podría incorporar actividades conexas como el almacenamiento, mantenimiento, logística o trámites aduaneros.

• **Opción 2. Enfoque económico:** considera el transporte como aquellas actividades en las cuales existe un prestador del servicio que recibe una contraprestación económica por su ejecución, incluyendo los diferentes modos de transporte. Este enfoque presenta como principal dificultad la identificación de actividades informales o ilegales.

• **Opción 3. Enfoque jurídico:** limita el análisis exclusivamente a las actividades reguladas por la legislación colombiana como servicios públicos de transporte prestados por empresas legalmente habilitadas, excluyendo el transporte privado, informal o ilegal.

• **Opción 4. Enfoque contable-administrativo:** comprende las empresas o personas naturales que registran dentro de su actividad económica principal o secundaria la prestación de servicios de transporte conforme a sus registros administrativos, contables y tributarios.

Con fundamento en los anteriores enfoques metodológicos, y atendiendo el objeto del presente proceso de contratación, el análisis del sector se desarrolla principalmente desde una perspectiva jurídica, económica y contable-administrativa, por cuanto el contrato corresponde a un esquema de concesión mediante el cual un operador especializado asumirá la administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica de la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil, así como la ejecución de las reparaciones locativas requeridas para una operación adecuada, la adquisición de equipos de detección de metales, bandas de cargue y descargue de equipaje y el diseño y construcción de un hangar de 350 m². En consecuencia, el estudio comprende las actividades económicas relacionadas con el transporte aéreo de pasajeros, la explotación de infraestructura aeroportuaria y los servicios complementarios necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio público de transporte aéreo, de conformidad con la normatividad vigente y la clasificación económica aplicable.

- **Caracterización según la Clasificación Industrial Internacional Uniforme – CIIU**

La **Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas – CIIU Revisión 4 Adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C.)**, adoptada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, constituye el sistema oficial para clasificar las actividades económicas desarrolladas por las unidades productivas en el país, permitiendo su identificación, comparación y análisis desde el punto de vista estadístico, económico y empresarial.

De acuerdo con la **Sección H – Transporte y almacenamiento**, esta comprende las actividades relacionadas con el transporte de pasajeros y carga por los diferentes modos de transporte, así como las actividades complementarias necesarias para su adecuada prestación, incluyendo la operación y administración de infraestructura destinada al transporte.

La Sección H se encuentra integrada por las siguientes divisiones:

- **División 49.** Transporte terrestre; transporte por tuberías.
- **División 50.** Transporte acuático.
- **División 51.** Transporte aéreo.
- **División 52.** Almacenamiento y actividades complementarias al transporte.
- **División 53.** Correo y servicios de mensajería.

De conformidad con la **CIIU Rev. 4 A.C.**, las actividades desarrolladas por las unidades económicas dedicadas al transporte constituyen un conjunto organizado de operaciones encaminadas al traslado de personas o bienes de un lugar a otro, utilizando los diferentes modos de transporte disponibles. Igualmente, dicha clasificación incorpora las actividades complementarias indispensables para garantizar el funcionamiento de la infraestructura de transporte, tales como la administración, operación, mantenimiento y explotación de terminales e instalaciones especializadas, entre ellas la infraestructura aeroportuaria.

En desarrollo de esta clasificación, el transporte comprende las siguientes modalidades de servicio:

- **4911** Transporte férreo de pasajeros.
- **4912** Transporte férreo de carga.
- **4921** Transporte terrestre automotor de pasajeros.
- **4922** Transporte mixto.
- **4923** Transporte de carga por carretera.
- **4930** Transporte por tuberías.
- **5011** Transporte marítimo y de cabotaje de pasajeros.
- **5012** Transporte marítimo y de cabotaje de carga.
- **5021** Transporte fluvial de pasajeros.
- **5022** Transporte fluvial de carga.
- **5111** Transporte aéreo nacional de pasajeros.
- **5112** Transporte aéreo internacional de pasajeros.
- **5121** Transporte aéreo nacional de carga.
- **5122** Transporte aéreo internacional de carga.

Para el presente proceso de contratación, si bien el objeto contractual guarda relación con la **División 51 – Transporte aéreo**, específicamente con las actividades de transporte aéreo de pasajeros, su alcance comprende igualmente la **administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica de la infraestructura aeroportuaria**, así como la ejecución de obras y el suministro de bienes especializados para el fortalecimiento del Aeropuerto Los Pozos del municipio de

San Gil. En consecuencia, el análisis del sector incorpora también las actividades comprendidas en la **División 52 – Almacenamiento y actividades complementarias al transporte**, por ser esta la clasificación que incluye la operación y administración de la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de transporte aéreo.

2.1.1.2 Subsector aviación

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la aviación civil constituye uno de los sectores económicos con mayor grado de regulación a nivel mundial, debido a que las actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte aéreo, la operación de aeródromos y aeropuertos, la navegación aérea y la seguridad operacional deben desarrollarse bajo estándares técnicos, operacionales y de seguridad uniformes, adoptados por los Estados miembros mediante el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

En este contexto, las funciones aeronáuticas básicas pueden clasificarse en cinco (5) grandes categorías o macrofunciones:

1. Política y regulación económica.
2. Autoridad y control.
3. Regulación técnica.
4. Prestación de servicios.
5. Investigación de accidentes e incidentes de aviación.

Estas funciones tienen su fundamento principalmente en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944) y en las normas que integran el ordenamiento jurídico colombiano en materia aeronáutica, particularmente las contenidas en el Libro Quinto, Parte Segunda del Código de Comercio, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto 260 de 2004, modificado por el Decreto 823 de 2017, mediante los cuales se establece la estructura y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, así como los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), expedidos por dicha autoridad, que regulan integralmente la operación, administración, explotación y supervisión de la infraestructura aeroportuaria y de los servicios aeronáuticos.

Para el caso del presente proceso de contratación, este marco normativo adquiere especial relevancia, toda vez que el objeto contractual comprende la concesión para la operación del Aeropuerto Los Pozos de San Gil - Santander, así como la ejecución de las reparaciones locativas requeridas para una operación adecuada, la adquisición de equipos de detección de metales, bandas de cargue y descargue de equipaje y el diseño y construcción de un hangar de 350 m², actividades que deberán ejecutarse en estricto cumplimiento de la regulación expedida por la Aeronáutica Civil, de los estándares establecidos por la OACI y de las demás disposiciones legales aplicables a la administración y explotación de infraestructura aeroportuaria.

Subsector servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros

De acuerdo con la Metodología de Estadísticas de Transporte Aéreo elaborada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, el desarrollo de la aviación comercial en

Colombia tuvo su origen al finalizar la Primera Guerra Mundial, cuando la disponibilidad de aeronaves y pilotos permitió la expansión del transporte aéreo hacia diferentes países. En Colombia, el 5 de diciembre de 1919 fue constituida la empresa colombo-alemana SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), considerada la primera aerolínea comercial del país y una de las pioneras en América Latina, la cual inició operaciones internacionales durante la década de 1920 hacia Venezuela y los Estados Unidos.

Con la creación de esta empresa, el Estado colombiano expidió la Ley 126 de 1919, mediante la cual facultó al Gobierno Nacional para reglamentar todo lo relacionado con la aeronavegación. Inicialmente, la aviación civil estuvo bajo la dirección del entonces Ministerio de Industria y posteriormente del Ministerio de Guerra, entidades encargadas de regular aspectos relacionados con la construcción y administración de aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología y demás servicios necesarios para el desarrollo de la navegación aérea.

Durante las primeras décadas de desarrollo de la aviación civil no existía un sistema oficial de medición del tráfico aéreo. La información sobre pasajeros, carga y correo era administrada principalmente por las empresas aéreas para sus procesos internos de planeación, sin que existiera un sistema nacional de información estadística que permitiera consolidar y analizar el comportamiento del sector.

Un hito fundamental para la aviación mundial fue la suscripción del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en la ciudad de Chicago en 1944, mediante el cual se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer los estándares y métodos recomendados para la aviación civil internacional. Colombia ratificó dicho convenio mediante la Ley 12 de 1947, asumiendo el compromiso de adoptar los estándares internacionales y de reportar información estadística sobre las operaciones de transporte aéreo desarrolladas por las empresas autorizadas.

Posteriormente, en 1951 las competencias relacionadas con la aviación civil fueron trasladadas al Ministerio de Obras Públicas. El crecimiento del transporte aéreo y la necesidad de garantizar la seguridad operacional y el control del espacio aéreo motivaron la creación de una entidad especializada para la administración de la infraestructura aeroportuaria. En desarrollo de este propósito, mediante el Decreto 3269 del 10 de noviembre de 1954 se creó la Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA), entidad encargada de la administración, construcción, mantenimiento y dotación de aeródromos, radioayudas y demás infraestructura necesaria para la prestación de los servicios aeroportuarios.

Posteriormente, mediante el Decreto 1721 de 1960 se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), dotándolo de autonomía administrativa y financiera para ejercer las funciones técnicas y administrativas propias de la autoridad aeronáutica nacional. Más adelante, el Decreto 3140 de 1968 suprimió la Empresa Colombiana de Aeródromos y creó el Fondo Aeronáutico Nacional (FAN), fortaleciendo la administración de la infraestructura aeroportuaria y la prestación de los servicios aeronáuticos.

Durante este período comenzaron a consolidarse las primeras estadísticas oficiales sobre movilización de pasajeros, carga y correo, construidas con base en los lineamientos metodológicos de la OACI y con el apoyo de las empresas aéreas, información que permitió orientar las decisiones de inversión en infraestructura aeroportuaria y el desarrollo del sistema nacional de transporte aéreo.

Posteriormente, mediante el Decreto 2171 de 1992, se dispuso la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y del Fondo Aeronáutico Nacional, dando origen a la actual Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, entidad técnica especializada adscrita al Ministerio de Transporte, responsable de regular, administrar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica y aeroportuaria en Colombia.

La expedición de la Ley 105 de 1993 representó un cambio estructural en el sistema nacional de transporte al integrar los diferentes modos de transporte bajo una política de coordinación sectorial liderada por el Ministerio de Transporte. Esta norma fortaleció la planeación de la infraestructura de transporte e impulsó la participación del sector privado mediante esquemas de concesión para el desarrollo, administración, operación y mantenimiento de infraestructura pública, estableciendo además los principios que orientan la prestación eficiente de los servicios de transporte.

Posteriormente, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, consolidó el marco jurídico aplicable a la prestación del servicio público de transporte en Colombia, definiendo los principios de seguridad, eficiencia, calidad y continuidad del servicio, así como las competencias de las autoridades del sector. A su vez, la Aeronáutica Civil ha continuado fortaleciendo la regulación técnica mediante la expedición y actualización permanente de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), armonizados con los estándares internacionales de la OACI, los cuales regulan la operación, administración, mantenimiento y explotación de los aeródromos y aeropuertos del país.

En este contexto, el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria mediante esquemas de concesión constituye una herramienta ampliamente utilizada para incorporar inversión privada, optimizar la gestión especializada de los aeropuertos, garantizar el cumplimiento de los estándares técnicos y operacionales exigidos por la Aeronáutica Civil y promover el desarrollo económico y la conectividad regional, aspectos que resultan plenamente aplicables al proceso de contratación cuyo objeto corresponde a la concesión para la operación del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil - Santander, así como las inversiones complementarias previstas en los estudios previos.

2.1.2 Productos incluidos dentro del sector

2.1.2.1 Clasificación de actividades aéreas civiles

De acuerdo con la Metodología de estadísticas de transporte Aéreo formulada por la Autoridad Náutica Civil de Colombia:

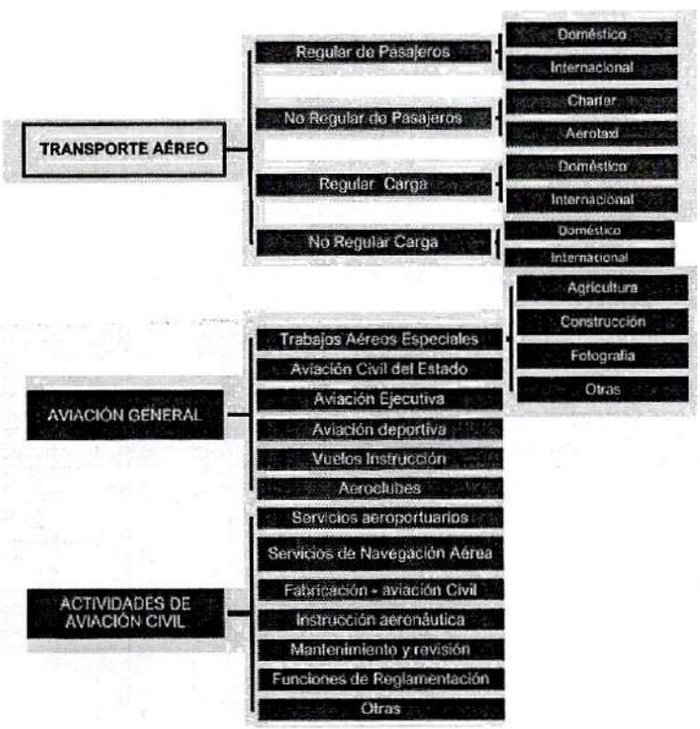
- Transporte aéreo. Traslado de personas o cosas efectuado de un origen a un destino, por medio de aeronaves, bajo un contrato.
- Aerotaxi (taxi aéreo): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, de pasajeros correo o carga, pactado colectivamente respecto de los pasajeros que ocupan un vuelo, sin que haya lugar a la expedición de tiquete o boleto personal para cada uno de ellos. Se caracteriza porque sus aeronaves tienen un Peso Bruto Máximo de Operación (PBMO) que no excede los 21.000 kg ni su capacidad máxima en configuración de fábrica sobrepase las cincuenta (50) sillas para pasajeros, excluyendo sillas de tripulación; cuando el servicio se preste con aeronaves de ala rotatoria, el Peso Bruto Máximo de operación (PBMO) no podrá exceder los 13.500 kilos.

- Vuelo chárter. Vuelo comercial no regular programado para atender situaciones especiales de demanda, que en ningún caso puede constituir competencia indebida a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular mediante el establecimiento de series sistemáticas de vuelos, publicidad para los mismos, o ejecución directa o indirecta de contratos de transporte individuales o cualquier otra práctica lesiva a los servicios regulares1.
- Vuelo Adicional: Vuelo comercial adicionado a la programación de vuelos regulares, con el fin de atender un incremento de demanda en una ruta operada por una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular.

En línea con estas definiciones es importante relacionar el significado de Pasajeros Transportados emitido por la OACI en el Manual de Referencia sobre el Programa de Estadísticas (Quinta Edición – 2013).

Pasajeros transportados: El número de pasajeros transportados se obtiene contando a cada pasajero de un vuelo en particular (con un único número de vuelo) sólo una vez y no tantas veces como etapas tenga el vuelo. La única excepción a esta regla es que aquellos pasajeros que viajen tanto en las etapas internacionales como interiores del mismo vuelo deben contarse como pasajeros interiores y también internacionales

Ilustración 1 Clasificación de las Actividades Aéreas Civiles, basada en el RAC 5 y en el Manual de Referencia del Programa de Estadísticas de la OACI (Documento 9060/5).



2.1.2.2 Categorías o clasificación de aeropuertos

Considerando que el alcance del presente proceso de contratación versa sobre la concesión para la operación del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil - Santander, así como la ejecución de las reparaciones locativas requeridas para una operación adecuada, la adquisición de equipos de detección de metales, bandas de cargue y descargue de equipaje y el diseño y construcción de un hangar de 350 m^2, resulta pertinente identificar la clasificación jurídica de los aeropuertos prevista en la legislación colombiana, así como la categorización utilizada por la Aeronáutica Civil para efectos de su administración, regulación y operación:

2.1.2.3 Clasificación del código de comercio

De conformidad con el artículo 1810 del Código de Comercio, los aeródromos civiles se clasifican, según su destinación, en públicos y privados.

Son aeródromos públicos aquellos de propiedad del Estado y aquellos que, aun siendo de propiedad privada, se encuentran destinados al uso público para la operación de aeronaves que prestan servicios de transporte aéreo bajo remuneración a personas distintas de su propietario.

Por su parte, son aeródromos privados aquellos destinados exclusivamente al servicio de su propietario o de personas autorizadas por este, sin encontrarse abiertos al uso público.

Para efectos del presente proceso contractual, el Aeropuerto Los Pozos corresponde a un aeródromo público, toda vez que la infraestructura es de propiedad del Municipio de San Gil y se encuentra destinada a la prestación del servicio público de transporte aéreo, conforme al permiso de operación otorgado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil.

2.1.2.4 Clasificación según el Decreto 1079 de 2015

ARTÍCULO 2.2.2.1.1. Clasificación. Para efectos del proceso de descentralización previsto en el artículo 48 de la Ley 105 de 1993, los aeropuertos de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) se clasificarán de conformidad con los siguientes criterios:

a) **Aeropuertos comerciales:** son aquéllos en los cuales operan las aerolíneas comerciales, con itinerarios de vuelos nacionales e internacionales, cuyos ingresos se derivan principalmente del movimiento de pasajeros, de la operación de aeronaves y de la explotación de áreas comerciales.

   Estos a su vez se clasifican, según el movimiento de pasajeros y características generales, en tres (3) niveles, a saber

   1. Nivel A: corresponde a los aeropuertos internacionales que embarcan más de 889.034 pasajeros por año.
   2. Nivel B: corresponde a los aeropuertos que embarcan entre 148.172 y 889.034 pasajeros al año.
   3. Nivel C: corresponde a los aeropuertos que embarcan menos de 148.172 pasajeros al año.

PARÁGRAFO . Las cifras numéricas señaladas en los anteriores numerales deberán actualizarse anualmente en un porcentaje igual al promedio de crecimiento del movimiento de pasajeros de los
aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL.

b) **Aeropuertos regionales.** Son aquellos que se requieren para proporcionar acceso a zonas remotas, con baja frecuencia de operaciones comerciales;

c) **Aeropuertos de aviación general y otros.** Son aquellos aeropuertos dedicados a la aviación general y otros usos privados. Están localizados en lugares a los que también tienen acceso otros medios de transporte.

Competencia para determinar la categoría de un aeropuerto

ARTÍCULO 2.2.2.1.2. Categoría. El director general de la AEROCIVIL, determinará la categoría a la que pertenecen los aeropuertos de propiedad de la AEROCIVIL, teniendo en cuenta las características de cada uno de ellos, de acuerdo con los parámetros señalados en este Capítulo.

Sin perjuicio de la clasificación prevista para los aeropuertos administrados por la Aerocivil, el Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil constituye una infraestructura aeroportuaria pública de propiedad municipal, cuyo permiso de operación ha sido otorgado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, razón por la cual su operación, administración y explotación deberán desarrollarse conforme a las disposiciones contenidas en el Código de Comercio, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto 1079 de 2015 y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), garantizando el cumplimiento de los estándares técnicos y operacionales exigidos por la autoridad aeronáutica competente.

2.1.3 Actores del subsector transporte aéreo de pasajeros

De acuerdo con documento Sector Aeronáutico publicado por la Autoridad Aeronáutica[2]:

El Sector Aeronáutico – Aviación Civil agrupa a diferentes actores, entre los que se encuentran la Autoridad Aeronáutica y los proveedores de servicios. Para el caso de Colombia, la Autoridad Aeronáutica en Aviación Civil la comprende la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) y los proveedores de servicios, los cuales hacen referencia a toda organización, empresa o entidad estatal que entregue o explote servicios a la Aviación Civil, como son:

- Los centros de instrucción o entrenamiento aeronáutico.
- Los operadores o explotadores de transporte aéreo comercial en cualquier clasificación o modalidad.

[2] Autoridad Aeronáutica. (S.F). SECTOR AERONÁUTICO. Disponible en: https://www.colombiaaprende.edu.co/sites/default/files/files_public/2022-05/cartilla-sector-aeronautico.pdf

• Las organizaciones de mantenimiento o talleres aeronáuticos de reparaciones, que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial nacional e internacional.

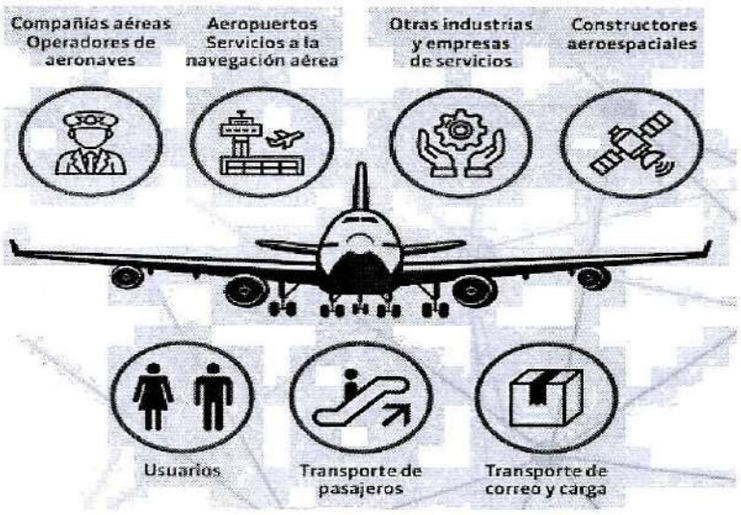
• Los organismos responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves.

• Los proveedores de servicios a la navegación aérea, incluidos todos sus componentes Gestión de Tráfico Aéreo (ATM), Sistema de Información Aeronáutica (AIS, por sus siglas en inglés), Meteorología (MET), Búsqueda y Rescate (SAR, por sus siglas en inglés), Comunicaciones, Navegación y Satélites (C/N/S).

• Los operadores, explotadores o mantenedores de aeródromo, así como los servicios de escala.

Una primera mirada al sector puede verse a través de la ilustración 2:

Ilustración 2 Contribución directa de aviación civil



Fuente: Aerocivil.

Por otra parte, el sector de la aviación civil se caracteriza por la permanente interacción entre entidades públicas, organismos internacionales, operadores privados, empresas del sector aeronáutico y usuarios del servicio, conformando un ecosistema que permite garantizar la prestación segura, eficiente, continua y sostenible del transporte aéreo. En este contexto, la operación y explotación de la infraestructura aeroportuaria requiere una coordinación permanente entre los diferentes actores que intervienen en la cadena de valor del transporte aéreo.

Entre los principales actores que conforman el sector se encuentran:

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de establecer las normas, métodos recomendados y estándares internacionales que orientan el desarrollo seguro, ordenado y sostenible de la aviación civil mundial.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil): autoridad aeronáutica colombiana responsable de regular, inspeccionar, vigilar y controlar la actividad aeronáutica, así como de expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y supervisar el cumplimiento de las normas aplicables al transporte aéreo y a la infraestructura aeroportuaria.

Ministerio de Transporte: entidad encargada de formular las políticas públicas del sector transporte y coordinar el Sistema Nacional de Transporte, dentro del cual se integra el subsector aeronáutico.

Entidades territoriales: departamentos, distritos y municipios propietarios o administradores de infraestructura aeroportuaria, responsables de promover la conectividad regional y adelantar proyectos para el fortalecimiento y modernización de los aeropuertos de su jurisdicción.

Operadores aeroportuarios: personas jurídicas públicas o privadas responsables de la administración, operación, mantenimiento, conservación y explotación económica de la infraestructura aeroportuaria, garantizando el cumplimiento de los estándares técnicos, operacionales y de seguridad establecidos por la Aerocivil.

Aerolíneas o empresas de transporte aéreo: operadores autorizados para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, tanto en rutas nacionales como internacionales.

Agentes de servicios aeroportuarios y aeronáuticos: empresas que prestan servicios especializados como asistencia en tierra (handling), atención a pasajeros, carga, equipajes, abastecimiento de combustible, seguridad aeroportuaria, servicios de rampa, mantenimiento de aeronaves y demás actividades complementarias para la operación aérea.

Fabricantes y proveedores del sector aeronáutico: empresas dedicadas al diseño, fabricación, comercialización y mantenimiento de aeronaves, equipos aeroportuarios, sistemas tecnológicos, ayudas a la navegación, equipos de inspección, seguridad operacional y demás bienes requeridos para el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

Pasajeros y usuarios del servicio: personas naturales y jurídicas que demandan los servicios de transporte aéreo y cuya satisfacción constituye el eje central de la prestación del servicio público, bajo criterios de seguridad, calidad, eficiencia, continuidad y accesibilidad.

2.1.3.1 Gremios y asociaciones que participan en el sector

De acuerdo con la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, los gremios y asociaciones del sector transporte aéreo de pasajeros son:

ACDAC
Asociación Colombiana de Aviadores Civiles

UNIMOS CON ALAS EL FUTURO
ALAICO
ASOCIACIÓN DE LÍNEAS AÉREAS INTERNACIONALES EN COLOMBIA

Asociación Colombiana de Aviadores
Capitán Juan Esteban Villa Londoño Presidente ACDAC Av. Calle 116 # 71D - 08, Bogotá - Colombia Tel.: +57 (601) 744 6969 E-mail: acdac@acdac.org (mailto:acdac@acdac.org)

Asociación de Líneas Aéreas Internacionales en Colombia – ALAICO
(https://prezi.com/ekm3c2pe-uhy/alaico/) Pamela Bermúdez Presidenta ALAICO Cra. 15 # 124 – 91 Bogotá Tel.: +57 601 2901170 E-mail: info@alaico.org (mailto:info@alaico.org%E2%80%8B)

anato
Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo

Asociación Nacional de Agencia de Viajes - ANATO
(http://www.anato.org/) Paula Cortés Calle Presidenta ANATO Cra. 19 B # 83 – 63 piso 8 Bogotá Tel.:+57 601 4322040 E-mail: anato@anato.org (mailto:anato@anato.org%E2%80%8B%E2%80%8B

30 AÑOS
ATAC
ASOCIACION DEL TRANSPORTE AEREO EN COLOMBIA
(http://www.atac.aero/)

Asociación de Transporte Aé reo en Colombia – ATAC
(http://www.atac.aero/) Andrés Uribe Presidente Calle 94 A # 13 – 02 Oficina 101 Bogotá Tel.:+57 601 6442060 E-mail: uribea@iata.org info@atac.aer

o

CLAC

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC
(https://clac-lacac.org/) Armando Daniel Presidente Comité Ejecutivo de la CLAC Chat AeroCivil () Calle 23, Nº 64 La Rampa. Vedado. Plaza de la Revolución, C. P. 10400 La Habana, Cuba Tel.: (537) 838-1140 / (537) 838-1138 E-mail: presidencia@iacc.avianet.cu

IATA

Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA
(http://www.iata.org/Pages/default.aspx) Alexandre de Juniac Presidente – IATA 800 Place Victoria (rue Gauvin), Montreal, Canada



Oficina Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (http://portallogin.icao.int/) Fabio Faizi Rahnemay Rabbani Director Regional Av. Victor Andres Belaunde N°147, Centro Empresarial Real Vía Principal N°102 Edificio Real 4, Piso 4 San Isidro, Lima 15073, Perú icaosam@icao.int Tel. + 511 611 8686 +511 61 8689

2.1.3.2 Autoridades gubernamentales

Adicionalmente, en el subsector Transporte Aéreo de Pasajeros las entidades estatales que administran vigilan y hacer seguimiento de la prestación de este servicio son:

Alcaldía de SAN GIL

Municipio de San Gil como la Entidad Estatal Contratante: Encargada de planificar y ejecutar el proceso de concesión, velando por el cumplimiento de la normativa y los objetivos estratégicos.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

AREONAUTICA CIVIL como Autoridad Aeronáutica: Supervisa el cumplimiento de normativas nacionales e internacionales en el ámbito de la aviación civil. En Colombia, esto corresponde a la Aeronáutica Civil.

AREONAUTICA CIVIL: de acuerdo con el articulo 1.2.1.3. del Decreto 1079 de 2015 "Tiene como objetivo garantizar el desarrollo de la aviación civil y de la administración del espacio aéreo en condiciones de seguridad y e ciencia, en aére concordancia con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales"

ARTÍCULO 2.2.2.4.9. Medidas para asegurar el cumplimiento de la legislación aplicable. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en condición de autoridad aeronáutica, deberá adoptar las medidas que sean necesarias, dentro del ámbito de su competencia, para asegurar el cumplimiento de la legislación y reglamentos aplicables en materia de seguridad operacional y de la aviación civil.

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales como Autoridad Ambiental: Regula y supervisa los impactos ambientales de la operación aeroportuaria.

Es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normativa ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible del País.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA: de acuerdo con el artículo 1.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 Tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de

MINISTERIO DE TRANSPORTE
El Ministerio de Transporte lidera la política pública para el fortalecimiento de la conectividad del país a través de infraestructura y transporte multimodal, sostenible, resiliente, competitivo, saludable, innovador y seguro, que contribuyan a la transformación, el desarrollo económico y el bienestar de toda la población, con especial énfasis en las zonas rurales.

COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT: de acuerdo con el artículo 1.2.1.7. del Decreto 1079 de 2015 Tiene como objeto el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte y de la infraestructura de transporte, cuando se presenten fallas de mercado, para fomentar la ciencia, promover la competencia, controlar los monopolios y evitar el abuso de posición dominante.

infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS: de acuerdo con el artículo 1.2.1.1.del Decreto 1079 de 2015 Tiene por objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, uvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE: de acuerdo con el artículo 1.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015 Tiene por objeto ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT: de acuerdo con el artículo 1.2.1.6. del Decreto 1079 de 2015 Tiene por objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte

2.1.3.3 Empresas concesionarias de la operación y explotación de infraestructura aeroportuaria

- **Operador Aeroportuario:** Empresa concesionaria que gestiona y explota el aeropuerto. Su labor incluye la administración de las instalaciones, la operación de vuelos y la prestación de servicios comerciales.

- **Constructores y Mantenedores:** Subcontratistas que diseñan, construyen, mantienen y reparan las infraestructuras aeroportuarias.
- **Prestadores de Servicios Técnicos y Operativos:** Empresas encargadas de operar equipos especializados como sistemas de aterrizaje, iluminación y señalización.

2.1.3.4 Organismos Internacionales

- **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):** Establece estándares y prácticas recomendadas para la aviación civil internacional.



- **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA):** Representa las aerolíneas y establece estándares para facilitar el transporte aéreo.



2.1.4 Cifras del transporte aéreo de pasajeros

2.1.4.1 Cifras globales

La información que se presenta a continuación fue obtenida del informe **Air Passenger Market Analysis – November 2025**, publicado por la **Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)** y divulgado mediante comunicado oficial de prensa del **8 de enero de 2026**, el cual contiene los resultados consolidados del comportamiento del mercado mundial del transporte aéreo de pasajeros con corte a noviembre de 2025.

https://www.iata.org/en/pressroom/2026-releases/2026-01-08-02/?utm_source=chatgpt.com

Resultados del transporte aéreo mundial

- La **demanda global**, medida en **Revenue Passenger Kilometers (RPK)**, registró un crecimiento del **5,7 %** respecto al mismo período del año anterior.
- La **capacidad mundial**, medida en **Available Seat Kilometers (ASK)**, aumentó **5,4 %**.
- El **factor de ocupación global** alcanzó **83,7 %**, constituyendo el nivel más alto registrado históricamente para un mes de noviembre.

Mercado internacional

- La demanda internacional aumentó **7,7 %** frente a noviembre de 2024.
- La capacidad internacional creció **7,1 %**.
- El factor de ocupación alcanzó **84,0 %**, estableciendo igualmente un récord histórico para el mes de noviembre.

Mercado doméstico

- La demanda doméstica presentó un incremento de **2,7 %**.
- La capacidad aumentó **2,7 %**.
- El factor de ocupación se ubicó en **83,2 %**, manteniendo elevados niveles de utilización de la capacidad instalada.

De acuerdo con la **Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**, el crecimiento sostenido de la demanda mundial continúa evidenciando la recuperación y consolidación del transporte aéreo como un elemento esencial para la conectividad, el comercio y el desarrollo económico. No obstante, la organización advierte que la industria enfrenta importantes desafíos derivados de las limitaciones en la cadena de suministro aeronáutica, particularmente por los retrasos en la entrega de nuevas aeronaves y componentes, situación que restringe la expansión de la capacidad disponible y obliga a las aerolíneas a operar con factores de ocupación históricamente elevados. Asimismo, la IATA resalta la necesidad de que los gobiernos continúen fortaleciendo la infraestructura aeroportuaria, la gestión del tránsito aéreo y las políticas que favorezcan el crecimiento sostenible del sector, con el fin de responder adecuadamente al incremento de la demanda de transporte aéreo y garantizar la competitividad de las economías nacionales.

.Tabla 3 Cifras globales transporte aéreo mundial

Air Passenger Market in Detail

NOVEMBER 2025 (% YEAR-ON-YEAR)	WORLD SHARE[1]	RPK	ASK	PLF(%-PT)[2]	PLF(LEVEL)[3]
Total Market	**100%**	**5.7%**	**5.4%**	**0.3%**	**83.7%**
Africa	2.2%	12.6%	9.1%	2.3%	75.1%
Asia-Pacific	33.5%	7.8%	6.8%	0.7%	85.4%
Europe	26.7%	6.1%	5.4%	0.5%	86.0%
Latin America and the Caribbean	5.3%	3.9%	3.9%	-0.1%	84.2%
Middle East	9.4%	9.5%	9.2%	0.2%	81.5%
North America	22.9%	0.1%	1.4%	-1.1%	80.3%

2.1.4.1.1 Análisis regional del mercado internacional de pasajeros

La información que se presenta a continuación fue obtenida del informe Air Passenger Market Analysis – November 2025, publicado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), con información consolidada a corte de noviembre de 2025, divulgada mediante comunicado oficial del 8 de enero de 2026.

Todas las regiones del mundo registraron crecimiento en los mercados internacionales de transporte aéreo de pasajeros durante noviembre de 2025, consolidando la recuperación de la conectividad aérea global. Si bien el comportamiento fue positivo en todas las regiones, se observaron diferencias en las tasas de crecimiento de la demanda y de la capacidad, así como en los factores de ocupación, reflejando las particularidades de cada mercado regional.

- **Las aerolíneas de Asia-Pacífico** registraron el mayor crecimiento entre todas las regiones, con un incremento interanual de la demanda internacional (RPK) del **19,9 %**. La capacidad aumentó **18,8 %**, mientras que el factor de ocupación alcanzó aproximadamente el **84,9 %**, consolidándose como la región con mayor dinamismo del mercado mundial.
- **Las aerolíneas europeas** presentaron un crecimiento interanual de la demanda del **9,4 %**. La capacidad aumentó **8,5 %** y el factor de ocupación se ubicó alrededor del **85,0 %**, manteniéndose entre los niveles más altos registrados a nivel mundial.
- **Las aerolíneas de Oriente Medio** registraron un incremento de la demanda internacional del **8,7 %**, acompañado de un aumento de la capacidad del **8,0 %**, alcanzando un factor de ocupación cercano al **81,0 %**.
- **Las aerolíneas norteamericanas** registraron un crecimiento de la demanda del **3,1 %**, mientras que la capacidad aumentó **2,6 %**, manteniendo elevados niveles de ocupación y estabilidad en el mercado internacional.
- **Las aerolíneas latinoamericanas** registraron un crecimiento interanual de la demanda del **7,5 %**, con un incremento de la capacidad del **7,0 %** y un factor de ocupación superior al **84 %**,

manteniendo uno de los mejores niveles de utilización de la capacidad instalada entre las regiones analizadas.

- **Las aerolíneas africanas** registraron un incremento de la demanda internacional del **12,4 %**, acompañado de un crecimiento de la capacidad del **8,5 %**, lo que permitió mejorar el factor de ocupación respecto al mismo período del año anterior, reflejando la consolidación progresiva del mercado africano de transporte aéreo.

Los resultados evidencian que el transporte aéreo internacional continúa presentando un comportamiento favorable, impulsado por el crecimiento sostenido de la demanda de pasajeros, la recuperación de la conectividad internacional y la mayor utilización de la capacidad disponible. No obstante, la IATA señala que persisten desafíos asociados a la disponibilidad de aeronaves, las restricciones en la cadena mundial de suministro y la necesidad de continuar fortaleciendo la infraestructura aeroportuaria y los servicios de navegación aérea para responder adecuadamente al incremento del tráfico de pasajeros.

2.1.4.1.2 Mercado doméstico

La información que se presenta a continuación fue obtenida del informe Air Passenger Market Analysis – November 2025, publicado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), con información consolidada a corte de noviembre de 2025.

Los mercados domésticos mantuvieron un comportamiento positivo durante el período analizado, reflejando la estabilidad de la demanda interna de transporte aéreo en la mayoría de los países. En términos generales, la demanda doméstica mundial, medida en Revenue Passenger Kilometers (RPK), registró un crecimiento del 2,7 % frente al mismo período del año anterior, mientras que la capacidad, medida en Available Seat Kilometers (ASK), aumentó igualmente 2,7 %, manteniendo un factor de ocupación del 83,2 %, indicador que evidencia una utilización eficiente de la capacidad instalada por parte de las aerolíneas.

En los principales mercados nacionales se observaron los siguientes resultados:

- **India** continuó registrando uno de los mayores ritmos de crecimiento del tráfico doméstico, impulsado por la expansión de la conectividad aérea y el incremento de la demanda de pasajeros.
- **Brasil** mantuvo un comportamiento favorable en el mercado interno, consolidándose como uno de los principales mercados domésticos de América Latina.
- **Estados Unidos**, el mayor mercado doméstico del mundo, presentó un crecimiento moderado, conservando elevados niveles de ocupación y estabilidad operacional.
- **China** continuó mostrando una recuperación gradual del tráfico doméstico, aunque con tasas de crecimiento inferiores a las registradas durante el proceso de recuperación posterior a la pandemia.

- **Japón** mantuvo un comportamiento estable, reflejando la consolidación de la demanda interna y la normalización de las operaciones comerciales.

Los resultados evidencian que los mercados domésticos continúan desempeñando un papel fundamental en la sostenibilidad financiera de las aerolíneas y en el fortalecimiento de la conectividad regional. Para países como Colombia, el crecimiento del transporte aéreo nacional constituye un factor determinante para promover la integración territorial, facilitar el desarrollo económico, fortalecer el turismo y mejorar el acceso a regiones estratégicas mediante infraestructura aeroportuaria eficiente y adecuadamente administrada.

.Tabla 4 Cifras regionales del transporte aéreo de pasajeros

NOVEMBER 2025 (% YEAR-ON-YEAR)	WORLD SHARE[1]	RPK	ASK	PLF(%-PT)[2]	PLF(LEVEL)[3]
Domestic	**38.2%**	**2.7%**	**2.7%**	**0.0%**	**83.2%**
Domestic Australia	0.8%	2.1%	5.7%	-3.0%	82.6%
Domestic Brazil	1.1%	8.3%	7.4%	0.7%	85.9%
Domestic China P.R.	11.3%	6.3%	5.2%	0.9%	82.9%
Domestic India	1.7%	7.7%	8.7%	-0.9%	88.5%
Domestic Japan	1.0%	3.6%	0.3%	2.8%	87.1%
Domestic United States	14.4%	-1.8%	0.2%	-1.6%	79.6%

2.1.4.2 Cifras nacionales

La información que se presenta a continuación fue obtenida de las estadísticas oficiales publicadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, correspondientes al comportamiento del transporte aéreo de pasajeros en Colombia durante 2025.

Durante el año 2024, Colombia alcanzó un récord histórico al movilizar más de 56 millones de pasajeros a través de los aeropuertos del país, consolidando el crecimiento sostenido del sector aéreo nacional. Posteriormente, las cifras oficiales de la Aeronáutica Civil evidencian que esta tendencia positiva continuó durante 2025, manteniéndose altos niveles de demanda tanto en el mercado doméstico como en el internacional.

De acuerdo con la Aeronáutica Civil, durante el mes de enero de 2025 se movilizaron 5.117.000 pasajeros desde y hacia Colombia, de los cuales 2.863.000 correspondieron a vuelos nacionales y 2.254.000 a vuelos internacionales. Estas cifras representan incrementos frente al mismo mes del año anterior y evidencian la confianza de los usuarios en el transporte aéreo como medio de movilidad para actividades de turismo, negocios y comercio.

El crecimiento sostenido del transporte aéreo de pasajeros refleja la consolidación del mercado aeronáutico colombiano y el fortalecimiento de la conectividad nacional e internacional. Este comportamiento responde a la recuperación de la demanda, la ampliación de rutas, el ingreso de

nuevos operadores, el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y el incremento de la oferta de servicios aéreos, factores que contribuyen al desarrollo económico, turístico y logístico del país.

.

Indicador	Resultado	Variación
Pasajeros movilizados durante 2024	Más de **56 millones**	Récord histórico
Pasajeros movilizados en enero de 2025	**5.117.000**	Incremento frente a enero de 2024
Pasajeros nacionales (enero 2025)	**2.863.000**	Crecimiento anual
Pasajeros internacionales (enero 2025)	**2.254.000**	Crecimiento anual
Participación del mercado nacional	**55,9 %**	—
Participación del mercado internacional	**44,1 %**	—

Fuente: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Estadísticas del Transporte Aéreo de Pasajeros, 2025.

2.1.4.2.1 Movimiento mensual de pasajeros

la información que se presenta a continuación fue obtenida de las estadísticas oficiales publicadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, correspondientes al comportamiento mensual del transporte aéreo de pasajeros en Colombia durante el período enero – noviembre de 2024, comparado con el mismo período de 2023.

Las cifras evidencian un crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros durante la mayor parte del año, tanto en el mercado nacional como en el internacional. En todos los meses analizados se observa un incremento en el número de viajeros movilizados respecto del mismo período del año anterior, reflejando la consolidación de la recuperación del transporte aéreo colombiano y el fortalecimiento de la conectividad entre las diferentes regiones del país y los destinos internacionales.

En el mercado nacional, el mayor volumen de pasajeros se registró durante los meses de octubre y noviembre de 2024, con aproximadamente 2,92 y 2,86 millones de pasajeros, respectivamente. Asimismo, meses como junio, julio y agosto superaron los 2,8 millones de viajeros, evidenciando un comportamiento estable de la demanda durante la temporada vacacional y los períodos de mayor movilidad.

Por su parte, el mercado internacional mantuvo una tendencia creciente durante todo el período analizado. Los meses de julio, agosto, octubre y noviembre de 2024 registraron los mayores niveles de movilización, con cifras cercanas o superiores a dos millones de pasajeros, resultado asociado al incremento de la conectividad internacional, la apertura de nuevas rutas y el fortalecimiento del turismo y los viajes de negocios.

En términos generales, el comportamiento mensual del transporte aéreo evidencia una tendencia positiva y sostenida, situación que respalda la necesidad de continuar fortaleciendo la infraestructura aeroportuaria y los modelos de gestión de los aeropuertos colombianos para responder al crecimiento de la demanda y garantizar la prestación eficiente, segura y continua de los servicios aeroportuarios

Ilustración 3 Movimiento mensual de pasajeros – vuelos internacionales

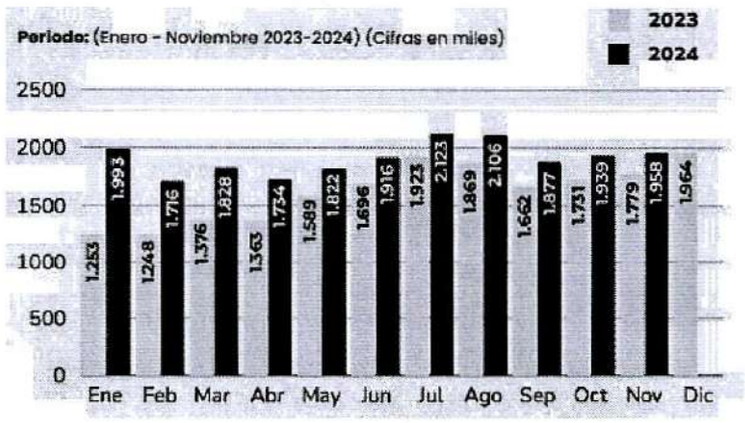


Ilustración 4 Movimiento mensual de pasajeros – vuelos nacionales



2.1.4.2.2 Balance del primer trimestre de 2025

De acuerdo con la información oficial publicada por el Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el transporte aéreo colombiano continuó registrando un comportamiento positivo durante el primer trimestre de 2025, consolidando la tendencia de crecimiento observada en los últimos años y fortaleciendo la conectividad nacional e internacional.

Durante este período se movilizaron más de 13,8 millones de pasajeros a través de los aeropuertos del país, cifra que representa un crecimiento del 24 % frente al mismo período de 2022 y del 39 % respecto

de 2019, año previo a la pandemia. Estos resultados evidencian la recuperación sostenida del sector aeronáutico y el incremento de la demanda por servicios de transporte aéreo en Colombia.

Asimismo, el Ministerio de Transporte informó que durante 2024 se alcanzó un récord histórico de más de 56,5 millones de pasajeros movilizados en el territorio nacional, consolidando el mejor resultado registrado por el sector aéreo colombiano. Este comportamiento ha sido impulsado por el fortalecimiento de la conectividad aérea, la apertura de nuevas rutas, el crecimiento del turismo, la reactivación económica y la ampliación de la oferta de servicios por parte de las aerolíneas.

En este contexto, el crecimiento sostenido del transporte aéreo constituye un soporte técnico para continuar fortaleciendo la infraestructura aeroportuaria nacional mediante proyectos de modernización, ampliación, mantenimiento y optimización operacional. En consecuencia, procesos como la concesión para la administración, operación, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación del **Aeropuerto Los Pozos** del municipio de San Gil responden a la necesidad de garantizar la capacidad operativa y la prestación eficiente del servicio público aeroportuario, acorde con las tendencias de crecimiento del sector.

Tabla 6. Balance del transporte aéreo colombiano – Primer trimestre de 2025

Indicador	Resultado oficial
Pasajeros movilizados (enero – marzo de 2025)	**Más de 13,8 millones**
Crecimiento frente al primer trimestre de 2022	**24 %**
Crecimiento frente al primer trimestre de 2019	**39 %**
Pasajeros movilizados durante 2024	**Más de 56,5 millones**

Fuente: Ministerio de Transporte y Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. *En Colombia, volamos alto: balance positivo del transporte aéreo.* Publicado el 27 de abril de 2025.

2.1.5 Perspectivas de crecimiento, inversión y ventas del sector

2.1.5.1.1 Perspectivas de crecimiento del sector

De acuerdo con el **Global Outlook for Air Transport – December 2025**, publicado por la **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, la industria mundial del transporte aéreo continuará registrando un crecimiento sostenido durante 2026, impulsado por el aumento de la demanda de pasajeros, la estabilidad económica global, la expansión de los ingresos operacionales y la recuperación gradual de la cadena de suministro aeronáutica. No obstante, el sector continuará enfrentando desafíos asociados a la disponibilidad de aeronaves, retrasos en las entregas por parte de los fabricantes, limitaciones en la capacidad instalada y mayores exigencias regulatorias en materia ambiental.

La IATA proyecta que durante **2026** el tráfico mundial de pasajeros, medido en **Revenue Passenger Kilometers (RPK)**, crecerá aproximadamente **4,9 %** respecto de 2025, mientras que el factor de ocupación alcanzará un nuevo máximo histórico de **83,8 %**, reflejando una elevada utilización de la capacidad disponible por parte de las aerolíneas. El crecimiento estará liderado por la región Asia-Pacífico, aunque todas las regiones del mundo mantendrán perspectivas positivas de expansión.

Adicionalmente, la IATA estima que durante 2026 el número de pasajeros transportados a nivel mundial alcanzará aproximadamente **5,2 mil millones**, consolidando la recuperación del sector y confirmando la tendencia de crecimiento del transporte aéreo como uno de los principales motores de la economía mundial y del comercio internacional.

Las perspectivas favorables del sector respaldan la continuidad de las inversiones destinadas a la modernización, ampliación y optimización de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de responder al incremento de la demanda, fortalecer la conectividad aérea y garantizar una prestación eficiente, segura y sostenible de los servicios aeroportuarios.

2.1.5.2 Perspectivas de utilidad neta por pasajero en 2026

La IATA estima que la rentabilidad de la industria aérea mundial continuará fortaleciéndose durante 2026. De acuerdo con las proyecciones oficiales, las aerolíneas alcanzarían una **utilidad neta de USD 41.000 millones**, superior a los **USD 39.500 millones** estimados para 2025, manteniendo un **margen neto de 3,9 %** sobre los ingresos totales de la industria.

Asimismo, se proyecta que los ingresos globales del sector superen por primera vez **USD 1,053 billones**, impulsados por el crecimiento del transporte de pasajeros, el incremento de los ingresos complementarios y una utilización más eficiente de la flota disponible. El beneficio neto por pasajero transportado se estima en aproximadamente **USD 7,90**, manteniendo niveles de rentabilidad estables a pesar de las restricciones existentes en la cadena de suministro aeronáutica.

La mejora en los resultados financieros estará respaldada por un incremento de los ingresos superior al crecimiento de los costos operacionales, así como por una moderación de la inflación y una reducción en los precios del combustible frente a períodos anteriores. No obstante, la IATA advierte que persistirán desafíos relacionados con la disponibilidad de aeronaves, la capacidad de producción de los fabricantes y la volatilidad del contexto económico internacional.

Tabla 5. Perspectivas financieras de la industria aérea mundial para 2026

Indicador	Proyección 2026
Utilidad neta mundial	**USD 41,0 mil millones**
Utilidad neta estimada 2025	**USD 39,5 mil millones**
Margen neto	**3,9 %**
Ingresos de la industria	**USD 1,053 billones**
Pasajeros transportados	**5,2 mil millones**
Beneficio neto por pasajero	**USD 7,90**
Crecimiento del tráfico de pasajeros (RPK)	**4,9 %**
Factor de ocupación esperado	**83,8 %**

Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo – **IATA**. *Global Outlook for Air Transport – December 2025* y *Airline Profitability Stabilizes with 3.9% Net Margin Expected in 2026*.

2.1.5.3 Fuertes beneficios para las aerolíneas en 2025 pese a la persistente crisis en las cadenas de suministros

La **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)** publicó en diciembre de 2025 el informe **Global Outlook for Air Transport**, en el cual presenta las perspectivas económicas de la industria aérea para el año **2026**, evidenciando la consolidación de la recuperación del sector y un crecimiento sostenido de la rentabilidad, a pesar de los desafíos relacionados con la disponibilidad de aeronaves, las restricciones en la cadena de suministro, la capacidad de producción de los fabricantes y las condiciones geopolíticas internacionales.

De acuerdo con la IATA, se espera que las aerolíneas alcancen durante **2026** una **utilidad neta de USD 41.000 millones**, superior a los **USD 39.500 millones** estimados para 2025, con un **margen neto del 3,9 %**, reflejando una mejora gradual en la rentabilidad de la industria aérea mundial.

Asimismo, la organización proyecta que los **ingresos totales de la industria superarán los USD 1,053 billones**, constituyendo un nuevo máximo histórico para el sector. Este crecimiento estará impulsado principalmente por el incremento del tráfico mundial de pasajeros, la estabilidad de la demanda, una utilización más eficiente de la capacidad instalada y una moderación de los costos asociados al combustible respecto a los años anteriores.

La IATA estima que durante **2026** el número de pasajeros transportados a nivel mundial alcanzará aproximadamente **5,2 mil millones**, mientras que el tráfico de pasajeros, medido en **Revenue Passenger Kilometers (RPK)**, crecerá alrededor del **4,9 %**, acompañado por un **factor de ocupación promedio del 83,8 %**, el más alto registrado por la industria.

No obstante, la IATA advierte que el sector continuará enfrentando importantes retos derivados de los retrasos en la entrega de aeronaves por parte de los fabricantes, las limitaciones en la cadena global de suministro, el incremento de los costos de mantenimiento, las exigencias regulatorias en materia ambiental y la incertidumbre económica internacional. Estas condiciones continúan restringiendo la capacidad de expansión de las aerolíneas y afectan la disponibilidad de flota para atender el crecimiento de la demanda.

A pesar de estas restricciones, la organización considera que la industria aérea mantendrá una evolución favorable gracias al crecimiento sostenido del transporte de pasajeros, la estabilidad del mercado laboral, el fortalecimiento del turismo internacional y la expansión de la conectividad aérea, factores que respaldan las inversiones en infraestructura aeroportuaria, modernización tecnológica y ampliación de la capacidad operacional de los aeropuertos.

Tabla 7. Principales proyecciones económicas de la industria aérea mundial para 2026

Indicador	Proyección 2026
Utilidad neta de la industria	**USD 41,0 mil millones**
Utilidad neta estimada para 2025	**USD 39,5 mil millones**
Margen neto	**3,9 %**

Ingresos totales de la industria	**USD 1,053 billones**
Pasajeros transportados	**5,2 mil millones**
Beneficio neto por pasajero	**USD 7,90**
Crecimiento del tráfico de pasajeros (RPK)	**4,9 %**
Factor promedio de ocupación	**83,8 %**

Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). *Global Outlook for Air Transport – December 2025* y *Airline Profitability Stabilizes with 3.9% Net Margin Expected in 2026*. Disponible en: https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025/ y https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-01/

2.1.5.3.1 Perspectiva del Combustible en la vigencia 2026

De acuerdo con el informe **Global Outlook for Air Transport – December 2025**, publicado por la **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, durante la vigencia **2026** se prevé un entorno más favorable para los costos del combustible de aviación, aunque la industria continuará enfrentando presiones derivadas del incremento de otros costos operacionales, particularmente los relacionados con mano de obra, mantenimiento de aeronaves y restricciones en la cadena global de suministro.

La IATA estima que el **precio promedio del combustible Jet Fuel** disminuirá de **USD 90 por barril en 2025** a aproximadamente **USD 88 por barril en 2026**, mientras que el precio promedio del **crudo Brent** descendería de **USD 70 por barril** a **USD 62 por barril**, favoreciendo una reducción en los costos energéticos del sector. No obstante, el diferencial de refinación (*crack spread*) continuará limitando una reducción más significativa en el precio final del combustible de aviación.

Como consecuencia de este comportamiento, la factura mundial por concepto de combustible se proyecta en aproximadamente **USD 252.000 millones** durante 2026, cifra ligeramente inferior a los **USD 253.000 millones** estimados para 2025. En términos relativos, el combustible representará alrededor del **25,7 % de los costos operacionales** de las aerolíneas, disminuyendo frente al **26,8 %** registrado en 2025.

La IATA señala igualmente que la renovación de flota continúa viéndose afectada por los retrasos en la entrega de aeronaves y componentes, razón por la cual la eficiencia en el consumo de combustible apenas aumentará alrededor del **1,0 %** durante 2026. En consecuencia, el consumo mundial de combustible de aviación alcanzará aproximadamente **106.000 millones de galones**, impulsado por el crecimiento del tráfico aéreo mundial.

En materia de sostenibilidad, la organización prevé que los costos asociados al cumplimiento del esquema **CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)** aumentarán hasta aproximadamente **USD 1.700 millones** durante 2026. Asimismo, la utilización de **Combustible Sostenible de Aviación (SAF)** continuará incrementándose, aunque su disponibilidad seguirá siendo limitada. Se estima una producción cercana a **2,4 millones de toneladas**, equivalente al **0,8 % del consumo mundial de combustible para aviación**, lo que generará un costo adicional aproximado de **USD 4.500 millones** para la industria debido al mayor precio del SAF frente al combustible convencional.

En este contexto, la IATA concluye que la disminución prevista en los precios internacionales del combustible contribuirá a sostener la rentabilidad de las aerolíneas durante 2026; sin embargo, el sector continuará enfrentando desafíos derivados del incremento de los costos no asociados al combustible, las restricciones en la cadena de suministro y la necesidad de acelerar la transición hacia combustibles sostenibles, aspectos que seguirán condicionando la competitividad de la industria aérea mundial.

Tabla 8. Perspectivas del combustible para la industria aérea mundial – 2026

Indicador	2025	2026
Precio promedio del combustible Jet Fuel (USD/barril)	**90**	**88**
Precio promedio del crudo Brent (USD/barril)	**70**	**62**
Factura mundial de combustible (USD miles de millones)	**253**	**252**
Participación del combustible en los costos operacionales	**26,8 %**	**25,7 %**
Consumo mundial de combustible (miles de millones de galones)	**103**	**106**
Costo estimado de cumplimiento CORSIA (USD miles de millones)	**1,3**	**1,7**
Producción estimada de SAF (millones de toneladas)	**1,9**	**2,4**
Participación del SAF en el consumo total	**0,6 %**	**0,8 %**
Costo adicional por utilización de SAF (USD miles de millones)	—	**4,5**

Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). *Global Outlook for Air Transport – December 2025* y *Airline Profitability Stabilizes with 3.9% Net Margin Expected in 2026*.

2.1.5.4 Perspectiva general y regional

De acuerdo con el informe **Global Outlook for Air Transport – December 2025**, publicado por la **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**, la industria aérea mundial mantendrá una perspectiva favorable durante 2026, impulsada por el crecimiento sostenido de la demanda de pasajeros, la elevada utilización de la capacidad instalada y la estabilidad de los ingresos de las aerolíneas. No obstante, el sector continuará enfrentando desafíos derivados de la escasez de aeronaves, las restricciones en la cadena de suministro, el incremento de los costos regulatorios y la incertidumbre geopolítica internacional.

A nivel regional, la IATA prevé que **Europa** registre el mejor desempeño financiero en términos de utilidad neta absoluta durante 2026, favorecida por una gestión disciplinada de la capacidad, altos factores de ocupación y el sólido desempeño de las aerolíneas de bajo costo. Por su parte, **Oriente Medio** continuará siendo la región con los **mayores márgenes de rentabilidad**, sustentados en su posición como centro global de conexión aérea y en las inversiones permanentes en infraestructura aeroportuaria.

La región **Asia-Pacífico** continuará liderando el crecimiento mundial del tráfico aéreo, con una expansión estimada de la demanda del **7,3 %**, impulsada principalmente por China e India, el fortalecimiento del turismo y la recuperación progresiva del mercado internacional. En contraste,

Norteamérica mantendrá resultados positivos, aunque con un crecimiento más moderado debido a la desaceleración de la demanda doméstica y a restricciones operacionales relacionadas con disponibilidad de aeronaves y mano de obra especializada.

En **América Latina**, la IATA identifica una perspectiva favorable basada en la estabilidad económica de varios mercados, el fortalecimiento de la conectividad regional y la consolidación financiera de las principales aerolíneas tras los procesos de reorganización empresarial desarrollados en los últimos años. Aunque las fluctuaciones cambiarias continúan representando un riesgo para la rentabilidad, la región ha evolucionado desde un escenario de recuperación hacia uno de crecimiento sustentado en la eficiencia operacional y la expansión gradual del mercado. Para 2026 se proyecta un crecimiento de la demanda de pasajeros del **6,6 %**, acompañado por un incremento de la capacidad del **6,5 %**, un **factor de ocupación del 83,9 %**, una utilidad neta estimada de **USD 2,0 mil millones** y un margen neto del **3,8 %**.

Por su parte, **África** continuará presentando los menores niveles de rentabilidad entre todas las regiones debido a factores estructurales como los elevados costos operacionales, la fragmentación de los mercados, las restricciones regulatorias y el alto costo del combustible. Sin embargo, la demanda de pasajeros continuará creciendo por encima del promedio mundial, lo que evidencia el potencial de expansión del mercado africano a mediano plazo.

.Región	Perspectiva 2026
Europa	Mayor utilidad neta de la industria; crecimiento de la demanda del **3,8 %** y margen neto cercano al **4,9 %**.
Oriente Medio	Mayor rentabilidad mundial, con margen neto aproximado del **9,3 %** y utilidad neta de **USD 6,8 mil millones**.
Asia-Pacífico	Mayor crecimiento del tráfico mundial (**7,3 %**) y factor de ocupación estimado del **84,4 %**.
América Latina	Demanda de pasajeros **6,6 %**, capacidad **6,5 %**, factor de ocupación **83,9 %**, utilidad neta **USD 2,0 mil millones** y margen neto **3,8 %**.
Norteamérica	Crecimiento moderado de la demanda (**1,5 %**) con utilidad neta estimada de **USD 11,3 mil millones**.
África	Crecimiento de la demanda del **6,0 %**, aunque con el menor margen neto de la industria (**1,0 %**).

Fuente: IATA

2.1.5.5 Perspectivas de inversión del sector transporte aéreo de pasajeros en Colombia

De acuerdo con la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**, el crecimiento sostenido del transporte aéreo en Colombia continúa impulsando importantes inversiones orientadas a la ampliación, modernización y fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional. Estas inversiones buscan incrementar la capacidad operacional de los aeropuertos concesionados, mejorar los niveles de

servicio, fortalecer la conectividad aérea y responder al aumento permanente en la demanda de pasajeros y carga.

La ANI informó que durante la vigencia **2025** se ejecutan inversiones cercanas a **$275.000 millones** destinadas a obras de ampliación, modernización y mantenimiento en varios aeropuertos concesionados del país. Estas intervenciones permitirán atender el crecimiento del tráfico aéreo, mejorar la experiencia de los usuarios y fortalecer la competitividad del transporte aéreo colombiano.

Dentro de las principales actuaciones se encuentran las intervenciones en los aeropuertos **El Dorado de Bogotá, Rafael Núñez de Cartagena, Simón Bolívar de Santa Marta, Almirante Padilla de Riohacha, Los Garzones de Montería** y **Alfonso Bonilla Aragón de Palmira**, mediante obras de adecuación de terminales, ampliación de plataformas, mejoramiento de edificios aeroportuarios, renovación de infraestructura operacional y optimización de los servicios prestados a pasajeros y aerolíneas.

De manera paralela, la Agencia Nacional de Infraestructura continúa estructurando nuevas iniciativas bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP), entre las cuales se destacan la **IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias**, la **IP EDMAX** para la modernización del Aeropuerto Internacional El Dorado y la **IP Aeropuertos de Suroccidente**, proyectos que permitirán ampliar la capacidad aeroportuaria nacional y responder al crecimiento proyectado del transporte aéreo durante los próximos años.

Las inversiones previstas beneficiarán a **más de 95 millones de pasajeros** que utilizan anualmente los aeropuertos concesionados del país y generarán **más de 200.000 empleos directos e indirectos**, impactando positivamente el desarrollo económico y social de aproximadamente **19 millones de habitantes** ubicados en las zonas de influencia de estas terminales aeroportuarias.

• El impacto económico

La construcción, modernización y ampliación de la infraestructura aeroportuaria constituye uno de los principales motores para el crecimiento económico del país, al fortalecer la conectividad nacional e internacional, facilitar el comercio, dinamizar el turismo, incrementar la competitividad logística y atraer nuevas inversiones públicas y privadas.

En el corto plazo, las obras de infraestructura generan empleo directo en actividades de construcción, ingeniería, interventoría, supervisión técnica, suministro de materiales y prestación de servicios especializados. A mediano y largo plazo, la ampliación de la capacidad aeroportuaria incrementa la demanda de personal operativo, administrativo, comercial y de mantenimiento, favoreciendo la generación permanente de empleo.

De igual manera, el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria mejora la competitividad de las regiones al facilitar el transporte de pasajeros y mercancías, reducir tiempos de desplazamiento, incrementar la conectividad con mercados nacionales e internacionales y promover el desarrollo de sectores estratégicos como el turismo, el comercio exterior, la industria y los servicios.

Las inversiones lideradas por la Agencia Nacional de Infraestructura también permiten mejorar la eficiencia operacional de los aeropuertos mediante la ampliación de terminales, optimización de plataformas, modernización tecnológica, fortalecimiento de los sistemas de seguridad operacional y

mejoramiento de las condiciones de atención a los usuarios, contribuyendo a garantizar una prestación eficiente, segura y continua del servicio público de transporte aéreo.

No obstante, la ejecución de estas intervenciones puede requerir la programación de cierres parciales o restricciones temporales en determinadas áreas aeroportuarias para facilitar el desarrollo de las obras, situaciones que son administradas mediante planes operacionales coordinados entre la Agencia Nacional de Infraestructura, la Aeronáutica Civil, los concesionarios aeroportuarios y las aerolíneas, con el propósito de minimizar los impactos sobre la prestación del servicio.

2.1.5.6 Perspectivas de los aeropuertos y sus concesiones en Colombia

De acuerdo con la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** y el **Ministerio de Transporte**, Colombia continúa fortaleciendo el desarrollo de su infraestructura aeroportuaria mediante la ejecución de proyectos de modernización, ampliación y nuevas concesiones, con el propósito de responder al crecimiento sostenido de la demanda de pasajeros y garantizar la competitividad del sistema aeroportuario nacional.

Colombia afronta uno de los principales retos en materia de infraestructura de transporte, relacionado con el fortalecimiento de la conectividad aérea y la ampliación de la capacidad operacional de sus aeropuertos. En este contexto, el Gobierno Nacional continúa estructurando proyectos de inversión y esquemas de Asociación Público-Privada (APP) que permitan atender el crecimiento esperado del transporte aéreo durante los próximos años.

De acuerdo con las proyecciones del **Ministerio de Transporte** y la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)**, el transporte aéreo colombiano continuará presentando una tendencia creciente durante la próxima década, razón por la cual se hace necesario ampliar la infraestructura aeroportuaria, fortalecer la capacidad operativa de los terminales existentes y desarrollar nuevos proyectos que permitan responder eficientemente a la demanda futura de pasajeros y carga.

La Agencia Nacional de Infraestructura continúa adelantando la estructuración y desarrollo de importantes proyectos aeroportuarios bajo esquemas de concesión y Asociaciones Público-Privadas (APP), dentro de los cuales se destacan la **IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias**, la **IP EDMAX para el Aeropuerto Internacional El Dorado**, la **IP Aeropuertos de Suroccidente**, así como nuevas iniciativas orientadas al fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria nacional.

Tabla 11. Principales proyectos aeroportuarios en estructuración y ejecución

Proyecto	Estado
IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias	Estructuración APP
IP EDMAX – Aeropuerto El Dorado	Estructuración APP
IP Aeropuertos de Suroccidente	Estructuración APP
Modernización Aeropuerto Rafael Núñez	Ejecución
Intervenciones Aeropuerto El Dorado	Ejecución

Intervenciones Simón Bolívar y Almirante Padilla	Ejecución

Colombia cuenta actualmente con una amplia red de infraestructura aeroportuaria conformada por aeropuertos administrados por la Aeronáutica Civil, entidades territoriales, concesionarios y operadores privados, constituyendo uno de los sistemas aeroportuarios más importantes de América Latina. Las concesiones aeroportuarias continúan siendo el principal mecanismo para garantizar la financiación de proyectos de modernización, mantenimiento, ampliación y operación de las terminales aéreas del país.

El país, al igual que la mayoría de las economías de América Latina, opera los principales aeropuertos mediante contratos de concesión y esquemas de Asociación Público-Privada, modelo que ha permitido incorporar inversión privada para el desarrollo de infraestructura, mejorar los niveles de servicio, incrementar la eficiencia operacional y fortalecer la competitividad del transporte aéreo colombiano.

La adopción de estos esquemas continúa consolidándose debido a las ventajas que representan para el desarrollo económico regional, permitiendo que los operadores aeroportuarios asuman la administración integral de las terminales, incluyendo la operación del lado aire, la infraestructura de pasajeros, los servicios aeroportuarios y la explotación comercial de las instalaciones.

En la mayoría de los casos, los concesionarios obtienen ingresos provenientes de las tasas aeroportuarias, derechos de aterrizaje y despegue, utilización de puentes de abordaje, parqueaderos, arrendamiento de locales comerciales, actividades de retail y demás servicios complementarios, permitiendo que los aeropuertos con mayor tráfico sean financieramente autosostenibles y reduzcan la necesidad de recursos públicos para su operación.

No obstante, en aquellos aeropuertos cuya operación responde principalmente a objetivos de integración regional, conectividad territorial o prestación de servicios esenciales, el Estado continúa participando mediante inversiones directas, administración temporal o financiación de proyectos de infraestructura estratégica que permitan garantizar la prestación continua del servicio público de transporte aéreo.

En desarrollo de la política de fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria, la Agencia Nacional de Infraestructura continúa promoviendo proyectos bajo esquemas **Brownfield**, orientados a la modernización, ampliación y rehabilitación de infraestructura existente, estrategia que continúa siendo predominante frente al desarrollo de nuevos aeropuertos (**Greenfield**), debido a su mayor eficiencia técnica, económica y ambiental.

De igual forma, las concesiones aeroportuarias en Colombia continúan contemplando actividades de diseño, financiación, construcción, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la infraestructura al Estado al finalizar los contratos, manteniendo esquemas contractuales similares a los utilizados internacionalmente para la administración de aeropuertos.

En cuanto a los procesos de selección, el modelo de concesión aeroportuaria colombiano continúa privilegiando la **licitación pública** como mecanismo para garantizar los principios de transparencia, selección objetiva, libre concurrencia y competencia entre inversionistas nacionales e internacionales, consolidando un entorno favorable para la inversión privada en infraestructura aeroportuaria.

La evolución del sector demuestra que Colombia mantiene un importante atractivo para inversionistas especializados en infraestructura aeroportuaria, debido al crecimiento sostenido del transporte aéreo, la estabilidad institucional, el fortalecimiento del marco regulatorio y las perspectivas de expansión de la conectividad nacional e internacional, factores que respaldan el desarrollo de nuevos proyectos de concesión, entre ellos la **operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil**.

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Ministerio de Transporte y Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil. Informes oficiales sobre infraestructura aeroportuaria y proyectos de concesión, 2025

2.1.6 Variables económicas que pueden afectar el abastecimiento de precios

2.1.6.1 Variación del salario mínimo

Según el **Ministerio del Trabajo**, mediante el **Decreto 1469 del 29 de diciembre de 2025**, el Gobierno Nacional fijó el **Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para la vigencia 2026** en la suma de **UN MILLÓN SETECIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CINCO PESOS ($1.750.905)**. De igual forma, mediante el **Decreto 1470 del 29 de diciembre de 2025**, se estableció el **auxilio de transporte** en **DOSCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL NOVENTA Y CINCO PESOS ($249.095)** para los trabajadores que devenguen hasta dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Estos incrementos constituyen una de las principales variables económicas que inciden en la estructura de costos de los diferentes sectores productivos, incluido el sector transporte e infraestructura aeroportuaria, al impactar directamente los costos laborales, de operación y de prestación de servicios.

Ministerio del Trabajo (2025). *Decreto 1469 de 2025 "Por el cual se fija el salario mínimo mensual legal para el año 2026"* y *Decreto 1470 de 2025 "Por el cual se fija el auxilio de transporte para la vigencia 2026"*. Disponibles en el Sistema Único de Información Normativa – SUIN Juriscol.

Evolución del incremento del SMMLV

De acuerdo con la información oficial del **Ministerio del Trabajo**, el salario mínimo legal mensual vigente ha presentado un crecimiento sostenido durante los últimos años, como resultado de las políticas de protección del ingreso de los trabajadores y de la actualización anual realizada por el Gobierno Nacional conforme a los criterios establecidos en la Ley 278 de 1996.

El incremento decretado para la vigencia **2026** representa una variación significativa frente al salario mínimo de 2025, reflejando el comportamiento de variables macroeconómicas como la inflación, la productividad y el crecimiento económico. Este aumento repercute directamente sobre los costos de mano de obra, la contratación de personal, los servicios de operación, mantenimiento, vigilancia, aseo, logística y demás actividades que hacen parte de la cadena de suministro del sector transporte aéreo.

En consecuencia, la variación anual del salario mínimo constituye una de las principales variables económicas que pueden afectar el abastecimiento de bienes y servicios y la conformación de los precios de mercado, especialmente en contratos de operación, administración, mantenimiento, concesión e infraestructura aeroportuaria, debido a que una parte importante de sus costos corresponde al componente laboral.

Vigencia	SMMLV	Auxilio de transporte
2024	$1.300.000	$162.000
2025	$1.423.500	$200.000
2026	$1.750.905	$249.095

Fuente: Ministerio del Trabajo. Decretos 2292 de 2023, 1572 de 2024, 1469 de 2025 y Decretos 2293 de 2023, 1573 de 2024 y 1470 de 2025

2.1.6.2 Tasa representativa del Mercado

De acuerdo con el **Banco de la República**, la **Tasa Representativa del Mercado (TRM)** es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos (USD). La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas realizadas entre los intermediarios del mercado cambiario colombiano y certificadas diariamente por la **Superintendencia Financiera de Colombia**, con fundamento en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior.

La Tasa Representativa del Mercado constituye una de las principales variables macroeconómicas que inciden en la formación de precios de diversos bienes y servicios, especialmente en aquellos sectores que requieren la importación de equipos, maquinaria, repuestos, tecnología, combustibles, sistemas de navegación aérea, ayudas aeroportuarias y demás componentes cuyo valor se encuentra denominado en moneda extranjera.

En el sector aeroportuario, las variaciones de la TRM pueden afectar directamente los costos de operación, mantenimiento, modernización y ampliación de la infraestructura, debido a que una parte importante de los equipos aeronáuticos, sistemas tecnológicos, componentes electromecánicos y servicios especializados son adquiridos en mercados internacionales y su precio depende del comportamiento del dólar estadounidense.

Por esta razón, el seguimiento permanente a la evolución de la TRM constituye un elemento fundamental dentro del análisis económico del sector, ya que permite identificar posibles riesgos asociados a incrementos en los costos de inversión, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y facilita la adecuada planeación financiera de los proyectos de concesión.

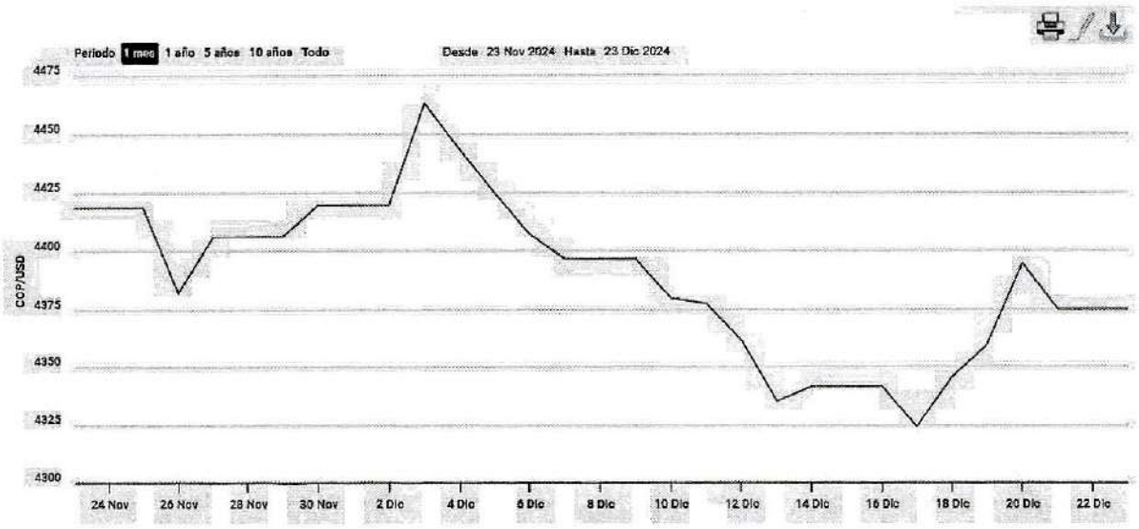
Ilustración 9. Variación de la Tasa Representativa del Mercado (TRM) durante el último año



Fuente: Banco de la República. *Tasa Representativa del Mercado (TRM)* y Superintendencia Financiera de Colombia. Información estadística oficial sobre la TRM. Disponible en: https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/trm y https://www.superfinanciera.gov.co/

2.1.6.2.1 Variación del último mes de la Tasa Representativa del Mercado

Ilustración 5 Variación de la TRM del último mes



Fuente: Banco de la República

1. Tendencia general

Durante el último mes, la **Tasa Representativa del Mercado (TRM)** presentó un comportamiento caracterizado por variaciones diarias propias de la dinámica del mercado cambiario, influenciadas por factores como la evolución de la economía internacional, las decisiones de política monetaria de los principales bancos centrales, el comportamiento del precio internacional del petróleo, los flujos de inversión extranjera y las expectativas de los mercados financieros.

En términos generales, la TRM mantuvo un comportamiento relativamente estable dentro de los rangos observados durante el periodo, sin registrar variaciones extraordinarias que alteraran significativamente el mercado cambiario colombiano.

2. Máximo y mínimo

De acuerdo con la información certificada diariamente por la **Superintendencia Financiera de Colombia**, durante el último mes la TRM registró un valor máximo y un valor mínimo que reflejan la volatilidad normal del mercado cambiario, comportamiento que responde principalmente a factores macroeconómicos nacionales e internacionales.

Estos movimientos son habituales en economías abiertas como la colombiana y constituyen una variable de seguimiento permanente para los sectores que dependen de bienes, equipos o servicios cotizados en moneda extranjera.

3. Estabilidad

Durante el periodo analizado se observaron intervalos de estabilidad cambiaria, en los cuales la TRM presentó variaciones reducidas entre un día y otro, permitiendo mayor previsibilidad para las operaciones comerciales y financieras que dependen del comportamiento del dólar estadounidense.

La estabilidad relativa de la tasa de cambio favorece la adecuada planeación presupuestal de proyectos de infraestructura y contratos de largo plazo que incorporan componentes importados dentro de su estructura de costos.

4. Fluctuaciones

Las variaciones diarias registradas durante el último mes obedecieron al comportamiento propio del mercado cambiario internacional y a factores como la evolución de los mercados financieros, las expectativas de inflación, las tasas de interés internacionales, el comportamiento de los precios del petróleo y la dinámica de la oferta y demanda de divisas.

Estas fluctuaciones pueden generar variaciones en los costos de adquisición de equipos, tecnología, repuestos, ayudas aeroportuarias y demás bienes importados requeridos para la operación, mantenimiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria.

5. Promedio mensual

El valor promedio de la TRM durante el periodo constituye un referente para el análisis económico del sector, debido a que permite evaluar el comportamiento general de la tasa de cambio y estimar posibles impactos sobre los costos asociados a bienes y servicios cuyo precio se encuentra denominado en dólares estadounidenses.

6. Comportamiento por periodos

- **Primera quincena:** La TRM presentó variaciones moderadas propias de la dinámica del mercado cambiario, manteniendo un comportamiento relativamente estable dentro de los rangos esperados.
- **Segunda quincena:** Se observó continuidad en el comportamiento del mercado cambiario, con fluctuaciones normales derivadas de las condiciones económicas nacionales e internacionales, sin evidenciar alteraciones extraordinarias que modificaran significativamente la tendencia del periodo.

Fuente: Banco de la República y Superintendencia Financiera de Colombia. Información oficial de la **Tasa Representativa del Mercado (TRM)**.

2.1.6.3 Perspectiva del dólar para la vigencia 2026

De acuerdo con el **Informe de Política Monetaria** publicado por el **Banco de la República** y las perspectivas económicas del **Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026** del **Ministerio de Hacienda y Crédito Público**, la Tasa Representativa del Mercado (TRM) continuará dependiendo del comportamiento de variables macroeconómicas nacionales e internacionales, entre las cuales se destacan la política monetaria de la Reserva Federal de los Estados Unidos (FED), la evolución de la inflación, el

comportamiento del precio internacional del petróleo, el crecimiento económico mundial, los flujos de inversión extranjera y las condiciones fiscales de Colombia.

Las autoridades económicas señalan que, aunque el mercado cambiario continuará presentando episodios de volatilidad propios de una economía abierta, la tasa de cambio seguirá respondiendo a los fundamentos económicos del país y a las condiciones de los mercados financieros internacionales. En este contexto, las variaciones de la TRM continuarán siendo una de las principales variables que pueden afectar los costos de bienes y servicios importados, así como la adquisición de equipos, tecnología, repuestos y demás componentes utilizados en la operación, mantenimiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria.

En consecuencia, para los proyectos relacionados con la **operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura aeroportuaria**, resulta indispensable realizar un seguimiento permanente al comportamiento de la TRM durante la ejecución contractual, debido a que las fluctuaciones del mercado cambiario pueden generar variaciones en los costos de inversión y operación asociados a bienes y servicios cotizados en moneda extranjera.

Fuente: Banco de la República. *Informe de Política Monetaria* (2025-2026); Ministerio de Hacienda y Crédito Público. *Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026*.

.

2.1.6.3.1 Proyecciones del dólar en 2026

Las perspectivas económicas del Banco de la República indican que durante la vigencia 2026 la evolución de la Tasa Representativa del Mercado (TRM) continuará determinada por factores internos y externos, entre ellos la política monetaria de los Estados Unidos, la evolución de la inflación mundial, el comportamiento del precio internacional del petróleo, los flujos de inversión extranjera, las condiciones fiscales del país y el desempeño de la economía colombiana.

De acuerdo con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el mercado cambiario continuará presentando fluctuaciones normales propias de una economía abierta, aunque se espera que dichas variaciones respondan principalmente a los fundamentos macroeconómicos y a la evolución de los mercados financieros internacionales.

El Banco de la República ha señalado que la reducción gradual de la inflación y los ajustes en la política monetaria contribuirán a mantener condiciones de estabilidad macroeconómica; sin embargo, la persistencia de factores de incertidumbre internacional, los conflictos geopolíticos, la evolución de las tasas de interés de la Reserva Federal de los Estados Unidos (FED), la volatilidad en los precios de las materias primas y el comportamiento de los mercados financieros podrán generar episodios de volatilidad en la tasa de cambio durante la vigencia 2026.

En el ámbito nacional, variables como el crecimiento económico, la dinámica de las finanzas públicas, el comportamiento de la inversión, el balance externo y la confianza de los inversionistas continuarán siendo determinantes para la evolución del peso colombiano frente al dólar estadounidense.

En consecuencia, para los proyectos relacionados con la operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación de infraestructura aeroportuaria, el comportamiento de la Tasa Representativa del Mercado constituye una variable económica relevante, debido a que puede incidir sobre los costos de adquisición de equipos, tecnología, ayudas aeronáuticas, repuestos, sistemas especializados y demás bienes o servicios cuyo precio se encuentra denominado en moneda extranjera.

Fuente: Banco de la República. Informe de Política Monetaria (2025-2026); Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026

"

2.1.6.3.2 Cómo podría el precio del dólar afectar la explotación y operación de un aeropuerto en Colombia que preste el servicio de transporte aéreos de pasajeros

1. **Impacto en los costos operativos**

- Insumos y equipos importados: La operación de un aeropuerto requiere equipos especializados (radar, sistemas de control de tráfico aéreo, escáneres, entre otros) que generalmente son importados y cuyo precio está atado al dólar. Una devaluación del peso aumenta los costos de adquisición y mantenimiento.
- Combustibles: Aunque el aeropuerto no directamente comercializa combustibles, las aerolíneas compran combustible en dólares, lo que puede traducirse en un incremento en los costos operativos de estas, afectando la demanda de vuelos.
- Servicios tercerizados: Algunos servicios contratados (como mantenimiento de aeronaves o software de gestión) pueden estar dolarizados.

2. **Impacto en las tarifas y la competitividad**

- Tarifas aeroportuarias: Si el contrato de concesión permite ajustar tarifas según las variaciones del dólar, los costos para las aerolíneas y los pasajeros podrían aumentar, afectando la competitividad del aeropuerto frente a otros de la región.
- Aumento en costos para pasajeros: Una tasa de cambio alta puede desincentivar el turismo internacional hacia el país y encarecer los vuelos internacionales para los pasajeros locales.

3. **Ingresos del aeropuerto**

- Concesiones comerciales: Muchas de las tiendas y restaurantes dentro de un aeropuerto tienen ingresos en moneda local, pero los productos importados podrían encarecerse, afectando las ventas y los ingresos por concesión.
- Pasajeros internacionales: Un dólar fuerte podría aumentar el turismo receptor (visitantes del extranjero), beneficiando las operaciones del aeropuerto.

4. **Impacto en la financiación del concesionario**

- Préstamos y deudas en dólares: Si el concesionario tiene obligaciones financieras en dólares, una devaluación del peso incrementa significativamente los costos de servicio de la deuda.
- Fluctuaciones de ingresos vs. costos: Si los ingresos del concesionario están en moneda local y los costos están dolarizados, se genera un desbalance que puede afectar la rentabilidad.

5. **Efecto en contratos internacionales**

- Contratos de aerolíneas: Las aerolíneas internacionales que operan en el aeropuerto suelen negociar tarifas de uso (como tasas de aterrizaje y despegue) en dólares. Una devaluación podría reducir los ingresos reales del concesionario.
- Ajustes contractuales: Muchos contratos incluyen cláusulas de indexación al dólar, lo que protege a los contratistas, pero puede incrementar los costos generales de operación.

6. **Competencia regional**

- Un tipo de cambio volátil puede hacer que aerolíneas o pasajeros prefieran utilizar aeropuertos de otros países con una moneda más estable o costos más bajos, afectando el volumen de operaciones y la sostenibilidad de la concesión.

- **Planeación y gestión financiera**

Hedging: Los concesionarios suelen utilizar instrumentos financieros para protegerse contra la volatilidad del dólar, aunque estos implican costos adicionales.

Proyecciones a largo plazo: La concesión debe incorporar la variabilidad del dólar en sus planes de negocios para evitar problemas de flujo de caja y rentabilidad.

2.1.6.4 Inflación (IPC)

De acuerdo con el **Banco de la República**:

En Colombia, la meta de inflación es fijada por la **Junta Directiva del Banco de la República (JDBR)**. Esta meta hace referencia a la inflación de precios al consumidor al finalizar cada año y se mide mediante la variación anual del **Índice de Precios al Consumidor (IPC)**, calculado y publicado por el **Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)**.

La información que se presenta a continuación fue obtenida del **Boletín Técnico del Índice de Precios al Consumidor (IPC)** publicado por el **DANE** con información correspondiente al cierre de la vigencia **2025**.

De acuerdo con el DANE, la inflación continuó mostrando una tendencia de moderación durante 2025, como resultado de la reducción gradual de las presiones inflacionarias observadas en los años anteriores y de las medidas de política monetaria implementadas por el Banco de la República. No obstante, algunos grupos de gasto continuaron registrando variaciones superiores al promedio nacional, especialmente aquellos relacionados con **alojamiento, servicios públicos, salud, restaurantes y hoteles**, mientras que otros grupos, como **información y comunicación**, **educación** y algunos bienes transables, presentaron variaciones más moderadas.

El comportamiento del IPC constituye una de las principales variables económicas que inciden en la determinación de los costos de bienes y servicios, debido a que afecta el precio de los insumos, la mano de obra, el transporte, los materiales, los servicios especializados y demás componentes requeridos para la operación, mantenimiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria.

En consecuencia, la evolución de la inflación constituye un referente fundamental para el análisis del sector, toda vez que influye en la conformación de los precios de mercado, en la actualización de costos de operación y en la estructuración financiera de los proyectos de concesión aeroportuaria.

Fuente: Banco de la República. Meta de Inflación; Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. **Boletín Técnico del Índice de Precios al Consumidor (IPC)**, información correspondiente al cierre de la vigencia 2025.

Tabla 5 IPC Variación y contribución mensual. Según divisiones de gasto. Noviembre 2023 – 2024

Cuadro 5. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Junio 2025 - 2026

		2025		2026	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,44	0,81	9,59	1,07
Salud	1,71	5,20	0,09	8,39	0,14
Educación	4,41	7,56	0,30	7,57	0,31
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,14	0,09	7,02	0,12
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	4,31	0,62	6,83	1,29
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,92	0,12	6,22	0,25
TOTAL	100,00	4,82	4,82	6,14	6,14
Bienes y servicios diversos	5,36	3,61	0,19	6,12	0,32
Transporte	12,93	5,27	0,71	5,47	0,74
Información y comunicación	4,33	-1,46	-0,04	5,16	0,13
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	5,23	1,62	5,02	1,56
Recreación y cultura	3,79	1,68	0,05	3,92	0,12
Prendas de vestir y calzado	3,58	2,10	0,07	2,98	0,09

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

2.1.6.5 Dinámica de importaciones

De acuerdo con el alcance del presente proceso de contratación, no resulta procedente realizar un análisis específico de importaciones, toda vez que el objeto contractual corresponde a la concesión para la operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil. Si bien durante la ejecución del contrato

podrían requerirse equipos, tecnología, repuestos o componentes de origen extranjero para el desarrollo de las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, estos dependerán de las decisiones comerciales y técnicas del futuro concesionario y no constituyen una condición propia del objeto del proceso de contratación. En consecuencia, no se considera pertinente efectuar un análisis particular sobre importaciones dentro del presente Estudio del Sector..

2.1.7 Dinámica de exportaciones

De acuerdo con el alcance del presente proceso de contratación, no aplica realizar un análisis específico de exportaciones, toda vez que el objeto contractual corresponde a la concesión para la operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación del Aeropuerto Los Pozos del municipio de San Gil. Si bien la infraestructura aeroportuaria facilita la conectividad aérea nacional e internacional, el presente proceso no tiene por objeto la exportación de bienes o servicios. En consecuencia, no se considera pertinente efectuar un análisis de exportaciones dentro del presente Estudio del Sector

.

2.2 ASPECTOS TÉCNICOS

2.2.1 Especificaciones técnicas de los servicios a contratar (concesión de la explotación/operación de aeropuerto)

De acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC de la Aeronáutica Civil:

- ***Concesionario aeroportuario:*** *Es el concesionario bajo el contrato de concesión; es decir, la persona que en virtud de un contrato de concesión aeroportuaria, asuma la operación, y explotación total o parcial de un aeródromo o aeropuerto y/o la gestión de los servicios aeroportuarios que allí se prestan y/o la construcción, explotación o conservación tal(es) aeródromo(s) aeropuerto(s) u otras obras de infraestructura destinada al servicio aeroportuario, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de dicha obra o servicio por cuenta y riesgo de él y bajo la vigilancia y control de la entidad cedente.*

De acuerdo con la Aeronáutica Civil, [3](2022):

ServiciosAeroportuarios: Los que presta la Aeronáutica Civil, directamente o por concesión para que aterricen y despeguen los aviones, helicópteros y demás aeronaves. Igualmente, al pasajero para facilitar su paso y control de sus mercancías, el correo, carga, servicio de salvamento o extinción de incendios, seguridad aeroportuaria y sanidad aeroportuaria.

Tabla 6 Servicios aeroportuarios

[3] Aeronáutica Civil, (2022). Servicios en aeropuertos. Disponible en: https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/Catalogo%20de%20servicios%20actualizado/NUEVO%20CATA%CC%81LOGO%20-%202022.pdf

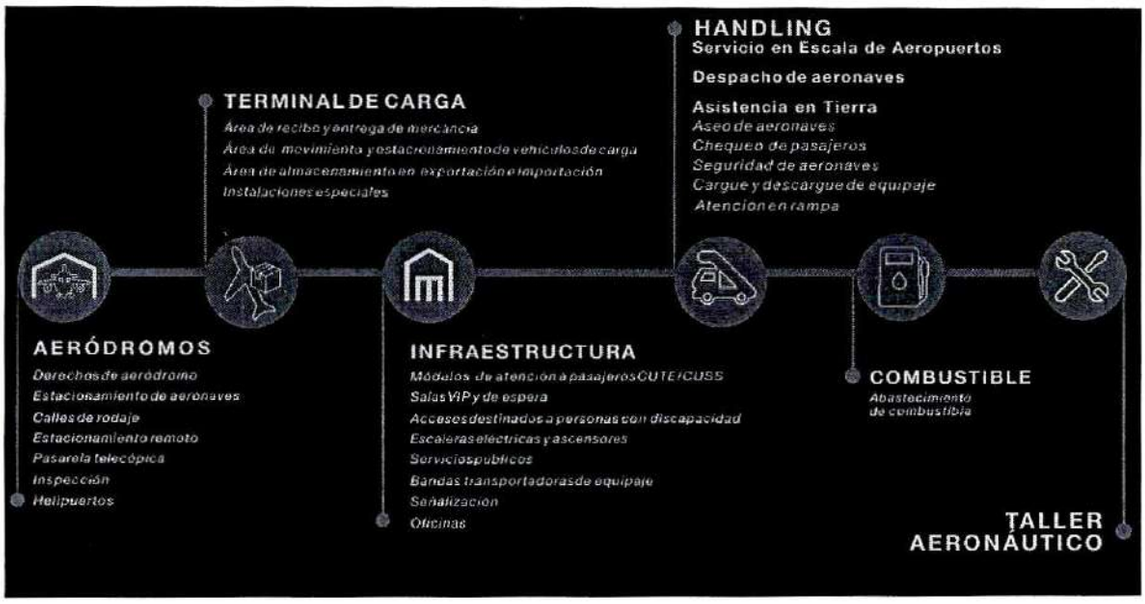
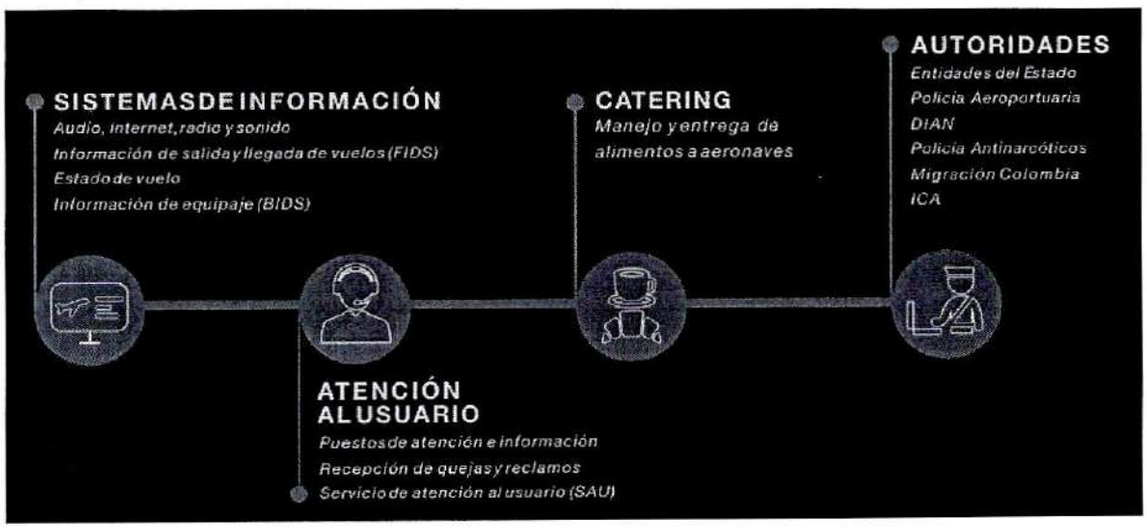
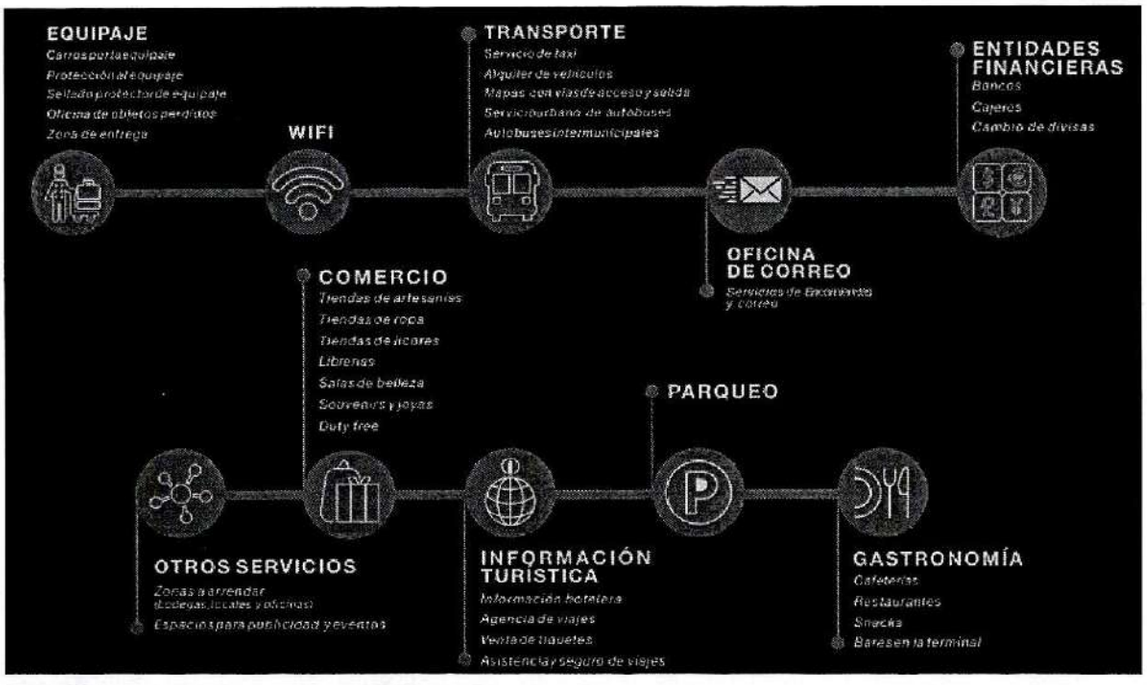


Tabla 7 Identificación de Servicios aeroportuarios





El alcance del presente proceso de contratación versa sobre la contratación de un concesionario para que realice la operación y explotación de la infraestructura aeroportuaria del aeropuerto Los Pozos del Municipio de San Gil.

Se trata de una **Asociación Pública Privada**, en la cual el Municipio de San Gil como entidad pública propietaria del predio e infraestructura aeroportuaria colabora con una persona natural o jurídica de derecho privado para que esta opere y explote la infraestructura aeroportuaria para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Según el articulo 1 de 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"

> **ARTÍCULO 1. *Definición*.** 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. (Subrayado fuera del texto original)

2.2.1.1 Estudios para abrir procesos de selección para la ejecución de proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública

El Decreto 1082 de 2015 y la Ley 1508 de 2012, establece disposiciones respecto de los estudios en procesos de selección para la ejecución de proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública

- **Decreto 1082 de 2015**

ARTÍCULO 2.2.2.1.4.4. ***Estudios para abrir procesos de selección para la ejecución de proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública.*** La entidad estatal competente deberá contar con los estudios de que trata el numeral 5.1 del artículo 2.2.2.1.5.5 del presente decreto, de conformidad con lo previsto en el numeral 11.1 del artículo 11 de la Ley 1508 de 2012. Sin embargo, si la naturaleza y el alcance del proyecto hace que alguno de los estudios de que trata el numeral 5.1 del artículo 2.2.2.1.5.5 del presente decreto no sea requerido, la entidad estatal competente determinará los estudios con los cuales deberá contar para abrir el respectivo proceso de selección.

El cumplimiento de los requisitos a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 1508 de 2012 y la autorización para asumir compromisos con cargo a vigencias futuras, si es procedente, es suficiente para la apertura de la licitación. No será necesaria la elaboración de los estudios previos a los que se refiere el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del presente decreto.

ARTÍCULO 2.2.2.1.5.5. Etapa de Factibilidad. En caso de que una iniciativa privada sea declarada de interés público, el originador de la propuesta deberá entregar el proyecto en etapa de factibilidad dentro del plazo establecido en la comunicación que así lo indicó.

En la etapa de factibilidad 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.

Sí el originador de la iniciativa privada no presenta el proyecto en etapa de factibilidad en este plazo, la iniciativa se considerará fallida por parte del originador del proyecto, sin que se requiera comunicación alguna en dicho sentido, pudiéndose estudiar la iniciativa privada presentada posteriormente sobre el mismo proyecto, de conformidad con el orden de radicación en el Registro Único de Asociaciones Público Privadas (RUAPP).

Para la presentación del proyecto en etapa de factibilidad, el originador del proyecto deberá presentar como mínimo la siguiente información:

(...)

5. Estudios actualizados

5.1. Estudios de factibilidad técnica, económica, ambiental, predial, financiera y jurídica del proyecto y diseño arquitectónico cuando se requiera.

(...)

- **Ley 1508 de 2012**

ARTÍCULO 11. ***Requisitos para abrir procesos de selección de contratistas para la ejecución de proyectos de asociación público privada, de iniciativa pública.*** En los proyectos de asociación público privada de iniciativa pública, la entidad que invita a participar en el proceso de selección, deberá contar antes de la iniciación del proceso de selección con:

11.1 Los estudios vigentes de carácter técnico, socioeconómico, ambiental, predial, financiero y jurídico acordes con el proyecto, la descripción completa del proyecto incluyendo diseño, construcción, operación, mantenimiento, organización o explotación del mismo, el modelo financiero detallado y formulado que fundamente el valor del proyecto, descripción detallada de las fases y duración del proyecto y justificación del plazo del contrato. El modelo financiero estatal tendrá reserva legal.

11.2 Evaluación costo beneficio del proyecto analizando su impacto social, económico y ambiental sobre la población directamente afectada, evaluando los beneficios socioeconómicos esperados.

11.3 Justificación de utilizar el mecanismo de asociación público privada como una modalidad para la ejecución del proyecto, de conformidad con los parámetros definidos por el Departamento Nacional de Planeación. Los análisis señalados en este numeral deberán contar con concepto previo favorable del Departamento Nacional de Planeación o de la entidad de planeación de la respectiva entidad territorial. Para el anterior concepto, se deberá contar con la aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público respecto de las valoraciones de las obligaciones contingentes que realicen las Entidades Estatales, en desarrollo de los Esquemas de Asociación Público Privada, en los términos definidos en la Ley 448 de 1998.

(Ver Decreto 1893 de 2021)

11.4 Análisis de amenaza y vulnerabilidad con el fin de garantizar la no generación o reproducción de condiciones de riesgo de desastre.

11.5 La adecuada tipificación, estimación y asignación de los riesgos, posibles contingencias, la respectiva matriz de riesgos asociados al proyecto.

2.2.1.2 Derecho a retribuciones por parte del Concesionario

ARTÍCULO 5. Derecho a retribuciones. *El derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, a recibir desembolsos de recursos públicos o a cualquier otra retribución, en proyectos de asociación público-privada, estará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas unidades funcionales o etapas del proyecto, y los demás requisitos que determine el reglamento.*

PARÁGRAFO 1. *En los esquemas de asociación público-privada podrán efectuarse aportes en especie por parte de las entidades estatales. En todo caso, tales aportes no computarán para el límite previsto en los artículos 13, 17 y 18 de la presente ley.*

Los gobiernos locales y regionales podrán aplicar la plusvalía por las obras que resulten de proyectos de asociación público-privada.

(...)

PARÁGRAFO 5. En caso de que en el proyecto de asociación público-privada la entidad estatal entregue al inversionista privado una infraestructura existente en condiciones de operación, la entidad estatal podrá pactar el derecho a la retribución por las actividades de operación y mantenimiento de esta infraestructura existente condicionado a su disponibilidad, al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad.

2.2.2 Condiciones técnicas y tecnológicas que impactan los servicios a contratar (concesión de la explotación/operación de aeropuerto)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos son aplicables de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle; y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matricula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano, bajo los términos del articulo 83 bis del Convenio de Chicago/44, cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado, o en el espacio aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las leyes o reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de aviación civil.

Las normas contenidas en los presentes reglamentos son de obligatorio cumplimiento por parte de las personas naturales y jurídicas a las cuales son aplicables, conforme a lo previsto en el numeral 1.1.1.

2.2.2.1 Permiso de operación

De acuerdo con el numeral 14.2.3.1. del Reglamento Aeronáutico de Colombia, RAC-14 Aeródromos Aeropuertos y Helipuertos, los aeródromos deben contar con Permiso de Operaciòn otorgado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o Aeronáutica Civil- UAEAC

14.2.3.1. Salvo lo previsto en el numeral siguiente, ningún aeródromo o helipuerto, ni ninguna otra superficie, podrá ser utilizada como aeródromo o helipuerto, para la partida y llegada de aeronaves, si no cuenta con el correspondiente Permiso de Operación otorgado por la UAEAC, expedido previo cumplimiento de los requisitos de ley y los previstos en estos Reglamentos, en el cual consten entre otros puntos su identificación, localización, nombre del propietario y/o explotador, clasificación, categoría y condiciones operacionales.

14.2.3.2. Los aeródromos abiertos al uso público designados para operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular internacional deberán contar además con la correspondiente certificación de aeródromo en la que conste las condiciones operacionales establecidas en estos Reglamentos. Este documento formará parte del Permiso de operación. Los nuevos aeropuertos internacionales que se diseñen o construyan con posterioridad a la entrada en vigencia de estas disposiciones, deberán certificarse ante la UAEAC en un plazo no mayor a seis (6) meses después de haber obtenido el correspondiente permiso de operación. Los aeródromos abiertos al uso público que no se encuentren comprendidos en este numeral y cuyo explotador o propietario así lo desee, podrán

solicitar la correspondiente certificación de aeródromo a la UAEAC, o cuando por exigencia de la autoridad aeronáutica, sea necesario.

14.2.3.2.1. Alcance El alcance de la certificación cubre todas las especificaciones pertinentes establecidas mediante el marco normativo aplicable al aeródromo, aceptable a la UAEAC e incluye, como mínimo, los siguientes aspectos: 1. cumplimiento de la infraestructura del aeródromo respecto de los reglamentos aplicables a las operaciones que el aeródromo prevé proporcionar; 2. procedimientos operacionales y su aplicación permanente, respecto a: 2.1. datos y presentación de informes del aeródromo; 2.2. acceso al área de movimiento; 2.3. plan de emergencias del aeródromo; 2.4. salvamento y extinción de incendios (SEI); 2.5. inspección del área de movimiento; 2.6. mantenimiento del área de movimiento; 2.7. ayudas visuales y sistemas eléctricos del aeródromo; 2.8. seguridad operacional durante obras en el aeródromo; 2.9. seguridad operacional en la plataforma; 2.10. control de vehículos en el área de movimiento; 2.11. gestión del peligro que representa la fauna; 2.12. control de obstáculos; 2.13. traslado de aeronaves inutilizadas; 2.14. operaciones con visibilidad reducida; y 2.15. cumplimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)

14.2.3.2.3. Para la obtención de certificado de aeródromo el explotador de aeródromo deberá demostrar el cumplimiento normativo establecido en estos reglamentos, el cumplimiento de los cuatro elementos fundamentales definidos en el numeral 14.2.3.2.2. y cumplir con lo establecido en el adjunto C "Proceso de Certificación de Aeródromo

14.2.3.5. El Permiso de Operación constituye una declaración oficial de que el explotador del aeródromo ha cumplido con los requisitos exigidos para el aeródromo. El explotador debe mantener dicha condición durante la vigencia del mismo para garantizar una operación segura, salvo circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito.

2.2.2.2 Sobre la coordinación del explotador con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o Aeronáutica Civil

14.2.4.1. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y helipuertos deberán considerar en todo tiempo las partes de estos Reglamentos Aeronáuticos, pertinentes la Reglamentos del Aire y a los Servicios de Tránsito Aéreo.

14.2.4.2. Deberá existir una estrecha coordinación entre el explotador del aeródromo, aeropuerto o helipuerto y los servicios de tránsito aéreo para asegurar una efectiva gestión de los riesgos operacionales y maximizar la eficiencia de la utilizºación de dicho aeródromo, aeropuerto o helipuerto. Los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) del explotador y de los servicios de tránsito aéreo deben estar debidamente entrelazados.

14.2.4.3. La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea o quien haga sus veces establecerá los procedimientos de coordinación operacional con los explotadores del aeródromo, aeropuerto o helipuerto que permitan actuar sobre la base de la operación diaria, las contingencias, las emergencias y la gestión del flujo de tránsito aéreo. 14.2.4.4. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos o helipuertos deben divulgar y capacitar a su personal sobre los procedimientos relacionados con los

servicios de tránsito aéreo que se desarrollen en el área de maniobras y prestar debidamente el apoyo requerido

14.2.4.5. El explotador de un aeródromo o aeropuerto debe expedir un visto bueno previo al operador que requiera una extensión del horario de operación de un aeródromo o aeropuerto para coordinar lo pertinente con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

14.2.4.6. Los explotadores de aeródromos o aeropuertos deben facilitar el mantenimiento de la infraestructura aeronáutica de propiedad de la UAEAC dispuesta en el aeródromo para la seguridad y regularidad de las operaciones aéreas.

14.2.4.7. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y helipuertos deben seguir las guías de mantenimiento que establezca la Dirección de Telecomunicaciones o Ayudas a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces, para los sistemas de iluminación de pista, meteorología, comunicaciones o ayudas a la navegación en las cuales tenga responsabilidad el explotador en su correcto funcionamiento.

14.2.4.8. En caso de emergencia nacional o desastres que hagan necesario la utilización de un aeródromo, aeropuerto o helipuerto privado, la Dirección de Servicios a la Navegación aérea, o quien haga sus veces, coordinará lo pertinente con el explotador con el fin de facilitar las acciones necesarias en beneficio del interés público social. 14.2.5. Manual de Aeródromo. Como requisito previo para obtener la certificación de operación de que trata estos Reglamentos, el explotador de un aeropuerto debe contar con un "Manual de Aeródromo" debidamente aprobado por la UAEAC.

2.2.2.3 Sobre la prevención de accidentes

14.2.6.1 Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y helipuertos deberán acoger las recomendaciones de los programas de prevención de accidentes que disponga la UAEAC

14.2.6.2. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y helipuertos deberán acoger las recomendaciones que se deriven de los procesos de investigación de accidentes con el objeto de minimizar los riesgos operacionales.

14.2.6.3. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y helipuertos deberán contar con un plan de mantenimiento del área de movimiento, instalaciones, equipos y sistemas dispuestos para la operación, actualizado sobre una base anual. Dicho plan debe estar disponible en el momento que la autoridad lo requiera.

2.2.2.4 Sobre la generación de estadísticas por parte de los explotadores

Todo explotador de aeródromo debe llevar el registro y la estadística de las aeronaves que aterricen y despeguen de él, indicando, matrícula de la aeronave, marca y modelo, fecha/hora de llegada, fecha/hora de salida, nombre y licencia de la tripulación, elementos transportados. Dicho registro debe permanecer por cinco años y una copia de esta relación debe enviarse mensualmente y dentro de los cinco (5) primeros días del mes siguiente a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces, de la UAEAC.

14.3.2.1.1. Corresponde al explotador del aeropuerto abierto a la operación pública, la determinación de los datos aeronáuticos relativos al aeródromos del cual es explotador y su comunicación al área funcional responsable de la cartografía aeronáutica establecida en la parte décimo tercera, esta obligación se efectuará conforme a los requisitos de exactitud, calidad e integridad allí fijados y los manuales que allí se determinan.

14.3.2.1.2. El explotador de un aeropuerto abierto a la operación pública debe asegurarse que los datos aeronáuticos mantendrán su integridad en todo el proceso de datos, desde el levantamiento topográfico/origen hasta el siguiente usuario previsto. Los requisitos de integridad de los datos aeronáuticos se basarán en el posible riesgo que surja de la alteración de los datos y del uso al que se destinen, conforme lo establece el Manual de Elaboración y Publicación de Cartas Aeronáuticas para Colombia.

2.2.2.5 Aspectos técnicos de la explotación/operación de aeropuertos

14.3.2.1.2. El explotador de un aeropuerto abierto a la operación pública debe asegurarse que los datos aeronáuticos mantendrán su integridad en todo el proceso de datos, desde el levantamiento topográfico/origen hasta el siguiente usuario previsto. Los requisitos de integridad de los datos aeronáuticos se basarán en el posible riesgo que surja de la alteración de los datos y del uso al que se destinen, conforme lo establece el Manual de Elaboración y Publicación de Cartas Aeronáuticas para Colombia.

Punto de referencia: 14.3.2.2.1. El explotador de un aeropuerto abierto a la operación pública establecerá un punto de referencia en grados, minutos, segundos y centésimas segundos y lo notificará al área funcional responsable de la Cartografía Aeronáutica de la UAEAC para su verificación y posterior publicación por los Servicios de Información Aeronáutica AIS.

Elevaciones del aeródromo y de la pista: 14.3.2.3.1. El explotador de un aeródromo o aeropuerto abierto a la operación pública medirá la elevación del aeródromo y la ondulación geoidal en la posición de la elevación del aeródromo conforme lo establece la parte décimo tercera de estos reglamentos y el Manual de Elaboración y Publicación de Cartas Aeronáuticas para Colombia para su posterior publicación por los Servicios de Información Aeronáutica AIS

14.3.2.4.1. El explotador de un aeródromo o un aeropuerto abierto a la operación pública determinará la temperatura de referencia en Grados Celsius. La temperatura de referencia del aeródromo deberá ser la media mensual de las temperaturas máximas diarias correspondiente al mes más caluroso del año (siendo el mes más caluroso aquél que tiene la temperatura media mensual más alta). Esta temperatura debe ser el promedio de observaciones efectuadas durante varios años

(..)

2.2.2.6 Sobre las Condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma

14.3.2.9.1. El explotador del aeródromo o aeropuerto abierto a la operación pública debe asegurarse que la información sobre las condiciones operacionales del aeródromo, así como el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con la misma se proporcionará oportunamente a las dependencias apropiadas del Servicio de Información Aeronáutica y, comunicará cualquier información de importancia para las operaciones a las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo, para que dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan. Esta información se mantendrá debidamente documentada, actualizada y cualquier cambio de las condiciones operacionales del aeródromo debe notificarse de inmediato a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea o quien haga sus veces.

14.3.2.9.2. Igualmente, el explotador del aeropuerto abierto a la operación pública es responsable de la vigilancia continua de las condiciones del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones relacionadas con las mismas y en general de las condiciones operacionales del aeródromo; deberá proporcionar informes sobre cualquier riesgo operacional o cuestiones de importancia que afecten la performance de las aeronaves, y particularmente respecto a lo siguiente: c. Presencia de agua en una pista, calle de rodaje o plataforma;

14.3.2.9.3. Agua en la pista. Cuando se encuentre agua en una pista, deberá facilitarse una descripción de las condiciones en la parte central a lo largo de la pista, inclusive la evaluación de la profundidad del agua, si fuera posible y pertinente, utilizando los términos siguientes: Húmeda - La superficie acusa un cambio de color debido a la humedad. Mojada - La superficie está empapada pero no hay agua estancada. Charcos de agua - Hay grandes charcos visibles de agua estancada. Inundada - Hay una extensa superficie visible de agua estancada.

14.3.2.9.4. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe proporcionar información de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada

14.3.2.9.6. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe proporcionar información sobre el nivel mínimo de rozamiento especificado por la UAEAC para notificar si la pista está resbaladiza y el tipo de dispositivo utilizado para medir el rozamiento.

Supervisiones

14.3.2.9.7. Para facilitar la observancia de 14.3.2.9.1 a 14.3.2.9.6, el explotador del aeródromo llevará a cabo diariamente las supervisiones siguientes:

a) del área de movimiento, por lo menos tres veces al día cuando en el aeródromo no haya operación nocturna y cuatro veces al día cuando en el aeródromo haya operación nocturna y; b) de las pistas, además de las supervisiones mencionadas en a), cuando el estado de la superficie de las pistas pueda haber cambiado de manera importante debido a las condiciones meteorológicas.

2.2.2.7 Sobre las plataformas

14.3.3.13.1. El explotador de un aeródromo o aeropuerto abierto a la operación pública, debe proveer plataformas donde sean necesarias para que el embarque y desembarque de pasajeros, carga o correo, así como las operaciones de servicio a las aeronaves puedan hacerse sin obstaculizar el tránsito del aeródromo. 14.3.3.13.2. Extensión de las plataformas. El área total de las plataformas debe ser

suficiente para permitir el movimiento rápido del tránsito de aeródromo en los períodos de densidad máxima prevista. 14.3.3.13.3. Resistencia de las plataformas. Toda parte de la plataforma debe soportar el tránsito de las aeronaves que hayan de utilizarla, teniendo en cuenta que algunas porciones de la plataforma estarán sometidas a mayor intensidad de tránsito y mayores esfuerzos que la pista como resultado del movimiento lento o situación estacionaria de las aeronaves. (...)

2.2.2.8 Sobre el Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves

14.3.3.14.1. El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública designará un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves o se informará a la torre de control del aeródromo de un área o áreas adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo. (...)

2.2.3 Estado de innovación y desarrollo que permite crear nuevos servicios y oportunidades de mercado

2.2.3.1 Sobre las concesiones como modelo de operación y explotación de aeropuertos

De acuerdo con la Aerocivil:

Las concesiones aeroportuarias han sido una experiencia positiva para la infraestructura del país, se ha mejorado la infraestructura; el gobierno ve a los actores públicos y privados como aliados; hay aspectos por mejorar, que se han detectado en el foro y existe el compromiso de los diferentes actores para trabajar en ellos.

Las privatizaciones exitosas cumplen entre otros, los siguientes criterios:

Cumplir con los objetivos del Gobierno

Satisfacer los requerimientos del inversor (capacidad para recuperar costos y generar retorno)

Agregar valor a la experiencia del pasajero

La rentabilidad del inversionista está asociada a los riesgos. Los procesos de estructuración de hoy han avanzado de manera más precisa en ese tema. Se busca el equilibrio entre los ingresos regulados y los no regulados.

Toda ambigüedad, vacío o riesgo no administrable por el Concesionario con relación al alcance del Proyecto, lo encarece o lo frustra ya que debilita la acción del operador al no tener claras las reglas de juego en el contrato.

La demora en la solución de los problemas originados por la ocupación de áreas en inmediaciones de los aeropuertos que están a cargo del Aerocivil, trae como consecuencia demoras en la ejecución de las obras con los correspondientes efectos negativos en las finanzas.

Principales retos de la Industria Aérea en Colombia

La información que se presenta a continuación fue obtenida de la publicación del medio de comunicación La República[4] de fecha 17 de diciembre de 2024:

La Aeronáutica Civil presentó las proyecciones de movilización durante las fiestas decembrinas, y del arranque de 2025. Se estima que durante la época de fin de año se movilicen 10,6 millones de pasajeros, y se lograría un récord al cierre de 2024.

Aunque también se prevé un aumento en la llegada de turistas internacionales a Colombia, mucho más que la movilización de colombianos para estas fechas, según la Anato, aún existen retos dentro de la industria aérea local, con el fin de brindar un mejor servicio e incrementar la conectividad que tiene Colombia con el mundo y localmente.

2.2.3.1.1 Infraestructura

En este punto, Avianca, la aerolínea con mayor número de permisos de aterrizaje y despegue en el aeropuerto El Dorado, dijo que "para conseguir que millones de viajeros lleguen a sus destinos es clave resolver los limitantes del sector relacionados con infraestructura aérea, operatividad de los instrumentos, control de tráfico aéreo, entre otros".

Es que el tema de la infraestructura no solo es analizado por Avianca, por ejemplo, Eduardo Lombana, CEO de Wingo, recalcó que este factor es "crucial" para trabajar de la mano con las autoridades aeronáuticas, con el fin de aprovechar al "máximo" la infraestructura existente.

Lombana explicó que, para esto, se deben implementar las técnicas y operativas que ya han sido identificadas en estudios como el de Iata, como el uso de herramientas como A-CDM y Dman, que optimizan la gestión de las operaciones en tierra y en el aire. Además, del compromiso conjunto de las aerolíneas, la autoridad aeronáutica y el aeropuerto puede convertir El Dorado en un modelo regional de eficiencia y competitividad.

"Un aeropuerto eficiente, como lo puede ser El Dorado al optimizar su capacidad, permite que más aerolíneas puedan operar, que haya más frecuencias de vuelos y que los costos se reduzcan al evitar retrasos y congestiones. Esto se traduce en beneficios directos para los viajeros, quienes disfrutan de más opciones de conectividad y mejores tarifas, y para el país, que ve un impulso en sectores como el turismo y el comercio", destacó el CEO de Wingo.

Erika Zarante Bahámon, próxima CEO de Latam Airlines desde el primero de enero de 2025, recalcó que el Gobierno Nacional debe generar la articulación de crecimiento de los diferentes aeropuertos de Colombia, con el fin de que incrementar su capacidad y así mejorar la conexión, no solo con la capital Bogotá, sino con las regiones.

---

[4] La República. (2024). Infraestructura es uno de los principales retos que tiene la industria aérea para 2025. Disponible en: https://www.larepublica.co/empresas/retos-de-la-industria-aerea-en-colombia-2025-4023392

Óscar David Unas Sandoval, jefe oficina asesora planeación de Satena, dijo que la industria cuenta con el reto de la modernización de la infraestructura aeroportuaria hasta la sostenibilidad ambiental."Abordar los obstáculos de la infraestructura es clave, particularmente al asegurar una buena planificación para poder responder al crecimiento de la demanda de pasajeros y de carga, más aún, cuando Aeropuertos como El Dorado en Bogotá están operando al máximo de su capacidad, mientras que los aeropuertos en zonas remotas requieren inversiones significativas para soportar operaciones más complejas", dijo Unas.

2.2.3.1.2 Impuesto a tiquetes aéreos

Otro punto que abordó el directivo de Wingo, Eduardo Lomaban, es sobre el nivel de impuestos sobre los tiquetes aéreos en Colombia es uno de los "más altos de la región", y esto tiene un impacto directo en la accesibilidad del transporte aéreo para los colombianos.

Agregó que, en muchos casos, los impuestos pueden representar hasta 50% del valor total de un tiquete, lo que "limita" la capacidad de las personas para viajar, especialmente en segmentos de bajo costo donde cada peso cuenta.

Lombana aclaró que esta carga impositiva también afecta la competitividad del país como destino turístico. "Mientras otros países de la región implementan políticas para incentivar el turismo mediante la reducción de tasas e impuestos, en Colombia enfrentamos una barrera que encarece el acceso a nuestro territorio, tanto para los colombianos como para los visitantes internacionales", recalcó.

Erika Zarante Bahámon, próxima CEO de Latam Airlines, añadió que la carga impositiva a los tiquetes, ya que este tiene un valor de 35%, lo que convierte a este precio en un "costo alto", por lo que se vuelve "menos" competitivo el sector aéreo.

La Iata enfatizó en que con un IVA de 5% en los tiquetes, Colombia hubiera podido tener en total siete millones de pasajeros adicionales durante 2023. Más de 4,46 millones de pasajeros fue la pérdida potencial en el mercado doméstico como consecuencia del aumento en el IVA, mientras que en el internacional fueron 2,25 millones.

Paula Bernal, Country Manager Colombia Iata, dijo que "la Aerocivil inició la actualización del plan maestro del aeropuerto José María Córdova (MDE), el cual debe ser finalizado en el segundo semestre del año 2024. Esta actualización permitirá identificar oportunidades de mejora de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para atender la creciente demanda de pasajeros y carga".

"Las aerolíneas, en estrecha coordinación con Iata, han participado en las reuniones agendadas por la autoridad aeronáutica y el consultor, para que sean consideradas las necesidades y recomendaciones de la industria durante el desarrollo del plan, en beneficio de niveles de servicio e inversiones que permitan el crecimiento sostenible del sector y mejore la experiencia de viaje" concluyó Bernal sobre este punto.

Óscar David Unas Sandoval, jefe oficina asesora planeación de Satena, para este punto dijo que se debe abordar la competitividad de los costos, mediante la evaluación de la pertinencia económica de las tasas y los impuestos sobre los viajes aéreos, para garantizar a los operadores aeroportuarios, la

industria aérea y los consumidores, que estén sujetos a una regulación económica ya que factores como el costo del combustible, la fluctuación al alza del dólar, las tasas aeroportuarias y las cargas impositivas "afectan la rentabilidad y la expansión del mercado".

2.2.3.1.3 El medio ambiente

Los directivos de Latam y Satena abordaron el punto de la sostenibilidad en la industria aérea y especificaron que se debe regular, en caso de Latam Airlines, el combustible SAF como alternativa. Los voceros destacaron que se debe analizar el impacto al medio ambiente de la industria, para así implementar acciones que reduzcan la huella de carbono de la aviación.

"Reconocer el impacto en materia ambiental que genera el sector de transporte aéreo junto con las facilidades que apropia el país para hacer frente a la mitigación de sus efectos. La aviación enfrenta una creciente presión para reducir su impacto ambiental, lo que incluye la adopción de combustibles sostenibles y tecnologías más limpias que a su vez requieren infraestructura idónea para respaldar tecnologías verdes", enfatizó Satena.

2.2.3.2 Preparación para la futura generación de operaciones de tráfico aéreo

puedan generar ganancias ambientales rápidas. La optimización de la trayectoria permite a las aeronaves operar perfiles óptimos que reducen el consumo de combustible y las emisiones de CO2. Las operaciones de descenso continuo (CDO) y las operaciones de ascenso continuo (CCO)2 permiten a las aeronaves seguir un perfil de vuelo flexible y óptimo al mismo tiempo que reducen las emisiones y el ruido. El espacio aéreo de ruta libre permitirá a los operadores aéreos volar sus rutas preferidas sin estar limitados por estructuras fijas del espacio aéreo, rutas directas o redes de rutas fijas. Las herramientas de gestión de la superficie pueden proporcionar una planificación del tráfico de salida más precisa y actualizaciones oportunas. La gestión mejorada de la superficie aumentará el rendimiento del aeródromo sin comprometer la separación por turbulencia de estela y otros protocolos de seguridad, lo que permitirá operaciones de aeródromo más óptimas.

Para introducir mejoras operativas significativas en toda la red, se requiere un cierto nivel de aeronaves y equipos terrestres en todo el mundo. El **enlace de datos entre el controlador y el piloto** (CPDLC) es una herramienta que permite enviar comunicaciones de mensajes de texto entre los pilotos y el control de tránsito aéreo. Esto puede reducir el riesgo de error y contribuir a trayectorias más eficientes. En la misma línea, las aerolíneas apoyan una migración coordinada al enlace de datos para la comunicación entre el controlador y el piloto mientras continúan proporcionando comunicaciones de voz para intervenciones tácticas y comunicaciones no rutinarias. Sin embargo, se están implementando estándares de enlace de datos en varios programas ATM, que no son interoperables. Esto hace que las aerolíneas tengan que llevar múltiples sistemas, con mayores costos y una realización demorada de los beneficios y eficiencias operativas. Abordar estos desafíos de interoperabilidad sigue siendo crucial para el logro de objetivos operativos a largo plazo.

A pesar de la resolución A37-11 de la Asamblea General de la OACI, vemos solo un progreso lento en la implementación de aproximaciones guiadas verticalmente basadas en el concepto de **Navegación Basada en el Rendimiento (PBN)**. Hoy en día, todavía tenemos un número significativo de

aproximaciones no precisas con radiobalizas no direccionales (NDB). Se estima que las rutas PBN más cortas a nivel mundial podrían reducir las emisiones de CO2 en 13 millones de toneladas por año.

También ha habido desarrollos recientes en tecnología espacial, por ejemplo, ADS-B basado en el espacio, que puede proporcionar beneficios de eficiencia en ciertas ubicaciones, sujeto a un análisis de costo-beneficio.

- **El futuro de las operaciones de tráfico aéreo**

La pandemia de COVID-19 puede haber acelerado ciertos conceptos operativos futuros. Las nuevas tendencias y comportamientos de los consumidores están motivando nuevos modelos de comercio electrónico, desde las necesidades de los clientes de realizar sus compras más rápido, hasta la entrega de última milla, la micromovilidad y los nuevos proveedores. Al mismo tiempo, existe una creciente demanda de inspección y vigilancia remotas de infraestructuras críticas. Con la tecnología remota y el trabajo remoto, existe una necesidad acentuada de diferentes servicios que esperan los pasajeros que viajan en avión.

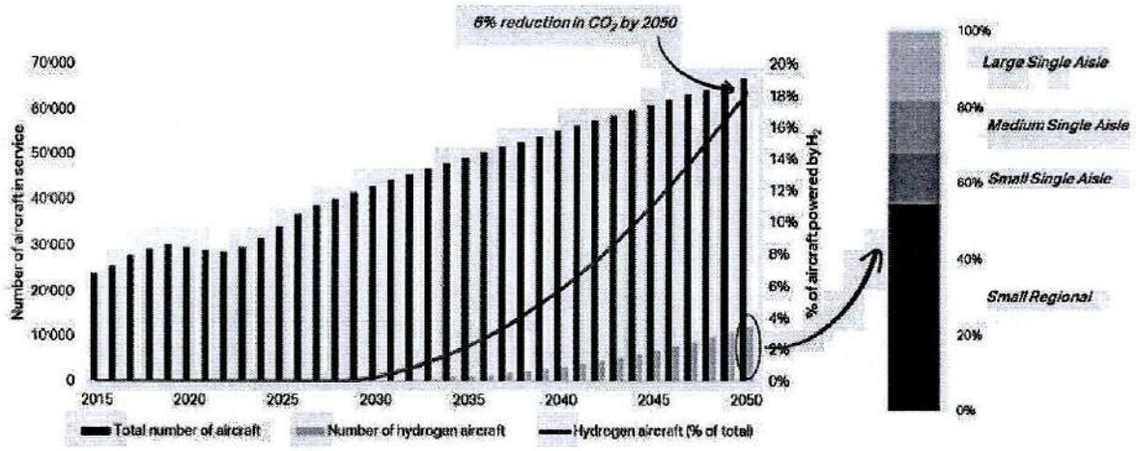
Tecnologías como el big data, la inteligencia artificial, la robótica y la Internet de las cosas se están abriendo camino lentamente en la aviación para mejorar su eficacia y la optimización del sistema. Al mismo tiempo, los aviones comerciales de hoy pueden proporcionar enormes cantidades de datos. El acceso a información oportuna, consistente, segura y precisa puede mejorar la toma de decisiones en toda la cadena de suministro de la aviación. Con el aumento previsto en el número y la diversidad de usuarios del espacio aéreo, debemos asegurarnos de que el sistema esté preparado para respaldar la evolución necesaria. Si bien las soluciones tecnológicas pueden ser revolucionarias, los cambios en el sistema ATM serán evolutivos debido a los requisitos y expectativas de seguridad de los pasajeros.

2.2.3.3 Evolución de la flota de aviones de hidrógeno hasta 2050

De acuerdo con la publicación de IATA[5] de fecha 22 de noviembre de 2024:

Ilustración 6 Evolution of hydrogen aircraft fleet to 2050

[5]IATA. (2024). Evolution of hydrogen aircraft fleet to 2050. Disponible en: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/evolution-of-hydrogen-aircraft-fleet-to-2050/



Los aviones impulsados por hidrógeno, actualmente en desarrollo, serán una solución para eliminar las emisiones operativas de CO2 de la aviación. El impacto de los gases de efecto invernadero (GEI) durante su ciclo de vida depende de la fuente del hidrógeno, siendo máxima la reducción de emisiones cuando el hidrógeno se produce a partir de agua y energía renovable (hidrógeno verde).

- Según uno de los escenarios tecnológicos del Plan de Ruta de Cero Emisiones Netas de la IATA, el hidrógeno podría representar el 18% de la flota para 2050, predominando en aviones regionales. Esto podría reducir las emisiones globales de CO2 de la aviación en un 6% para ese año.
- En este escenario, la flota de aviones impulsados por hidrógeno estaría dominada por aviones regionales pequeños (30-69 asientos), representando el 54% de la flota en 2050, seguidos por aviones de pasillo único grandes (18% del total), de pasillo único medianos (14%) y de pasillo único pequeños (13%). Estos aviones podrían reducir las emisiones de CO2 de la flota regional global en un 53% para 2050.
- Aunque la IATA ha asumido una estrategia de "primero regional" para introducir aviones de hidrógeno en el mercado, otros estudios han explorado estrategias de "primero tamaño mediano" o "primero fuselaje ancho". Sin embargo, ningún fabricante considera actualmente construir aviones de hidrógeno de fuselaje ancho en el corto plazo. Este tipo de estrategia podría aumentar significativamente el potencial de reducción de emisiones de los aviones de hidrógeno. Por ejemplo, FlyZero estimó que una estrategia de "primero tamaño mediano" podría reducir las emisiones de CO2 hasta en un 45% para 2050. Otro estudio sugiere que reemplazar el 4.2% de la flota con aviones de hidrógeno de fuselaje ancho en 2050 podría reducir las emisiones de CO2 en un 10% y minimizar el número de adaptaciones necesarias en los aeropuertos.
- El impacto que tendrán los aviones de hidrógeno en 2050 dependerá del tamaño del avión, su alcance, la fecha de entrada en servicio y la tasa de penetración en el mercado.

2.2.4 Nuevas tendencias industriales internaciones

De acuerdo con documento Sector Aeronáutico publicado por la Autoridad Aeronáutica6:

De acuerdo con las tendencias de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), se han establecido cuatro pilares para reducir el consumo de combustible y sus emisiones. los cuales son: **Tecnología, operaciones, infraestructura y medidas económicas**. Enfocado al primer pilar, la IATA lanzó su mapa de ruta tecnológico, basado en el proyecto TERESA (TEchnology Roadmap for Environmentally Sustainable Aviation), en la última edición publicada en junio del año 2013, el mapa de ruta identifica las tecnologías generales en dos principales rubros: fuselaje y motores. Adicionalmente, Colombia puede acoger en sus políticas, las características que puedan viabilizar el desarrollo del Sector Aeronáutico - Aviación Civil; estas se listan a continuación:

2.2.4.1 Tendencias tecnológicas

• Fabricación de aeropartes en materiales compuestos. • Tecnologías sostenibles. • Sistemas no tripulados. • Motores de nueva generación. • Industria aeroespacial civil. • Aeronaves civiles.

2.2.4.2 Tendencias socioproductivas

• Ecosistemas de producción aeroespacial. • Reducción de costos de producción. • Colaboración en la cadena de suministro.

2.2.4.3 Tendencias político-legales

• Impuestos por emisiones CO2, contaminación auditiva, etc. • Seguridad y sostenibilidad integral del transporte aéreo. • Articulación de la triada Industria-Academia-Gobierno.

2.2.4.4 Tendencia LOW COST

Sin lugar a duda, una de las tendencias internacionales que más ha sido implementada dentro del modelo de negocio por las aerolíneas, es el de low cost (bajo costo), incrementando las sillas ocupadas en las aeronaves por cada operación aérea. Esto denota claramente las diferentes dinámicas que utilizan las aerolíneas del sector, para reinventarse y mantenerse en vigencia en el mercado nacional e internacional, permitiendo mejorar sus estándares de productividad y optimizando los recursos. De igual manera, permite enfrentar las crisis y diferentes recesiones que se presentan en las economías, tal como la reciente pandemia COVID-19 que tanto golpeó al Sector Aeronáutico - Aviación Civil.

Otra de las tendencias más marcadas a nivel internacional, es el uso y la operación de aeronaves no tripuladas, con la movilización de pasajeros y de carga, involucrando de manera directa la seguridad operacional que tanta importancia tiene para el Sector Aeronáutico en general.

2.2.4.5 Tendencia en la fabricación y conservación de aeronaves y equipos aeronáuticos

---

[6] Autoridad Aeronáutica. (S.F). SECTOR AERONÁUTICO. Disponible en: https://www.colombiaaprende.edu.co/sites/default/files/files_public/2022-05/cartilla-sector-aeronautico.pdf

Según el libro "La investigación y el desarrollo tecnológico en los sectores productivos del país" y la contextualización del Sector Aeronáutico - Aviación Civil, logró identificarse la limitada capacidad económica de las empresas en Colombia, en donde predominan las pequeñas y medianas empresas. Esta situación impide un desarrollo rápido y efectivo que pueda aportar al crecimiento del sector.

En el sector, también se encuentra una escasa demanda local de productos aeronáuticos, por parte de: el Estado como principal promotor de desarrollo de la industria, la falta de integración entre las asociaciones aeronáuticas del país, que proyecten un modelo de unidad, que permita la participación de economías externas y complementarias, con el fin de atraer inversión o encadenamiento productivo como lo son los clústeres, la falta de inversión en infraestructura, tecnología y en programas de capacitación, como transferencia de conocimiento para el sector y el déficit de un ecosistema que incentive la inversión privada, así como la falta de políticas para eliminar barreras en la adquisición de materias primas y recursos para la producción en el Sector Aeronáutico – Aviación Civil en Colombia.

En el sector industrial de la aviación se aprecia la necesidad de generar planes y programas para el fortalecimiento de la estructura organizacional (planeación estratégica, gestión administrativa y financiera, controles técnicos en procesos, planes de capacitación y entrenamiento del personal). Otra de las tendencias internacionales es la adopción de las operaciones espaciales por los estados, dando lineamientos claros desde la capacitación y el entrenamiento del personal aeronáutico.

2.2.5 Tendencias nacionales descritas por expertos

De acuerdo con documento Sector Aeronáutico publicado por la Autoridad Aeronáutica7:

Dentro de la recolección de información e identifica - ción de tendencias, se llevó a cabo la aplicación de la metodología propuesta por el Ministerio del Trabajo para lo cual se convocaron actores del sector producti - vo de cada uno de los subsectores objeto de estudio. Es así como se organizaron seis mesas de trabajo y se desarrolló el trabajo conjunto con la Oficina de Análisis del Mercado y Prospectiva Laboral y se estudiaron las tendencias: tecnológicas, organizacionales y verdes, de acuerdo con el documento relacionado con la contex - tualización del Sector Aeronáutico - Aviación Civil. Partiendo de esto, se llegó a la conclusión y el listado de una serie de mega tendencias que propone el sector a nivel mundial, como se muestra en las siguientes tablas:

---

[7] Autoridad Aeronáutica. (S.F). SECTOR AERONÁUTICO. Disponible en: https://www.colombiaaprende.edu.co/sites/default/files/files_public/2022-05/cartilla-sector-aeronautico.pdf



SUBSECTOR 1

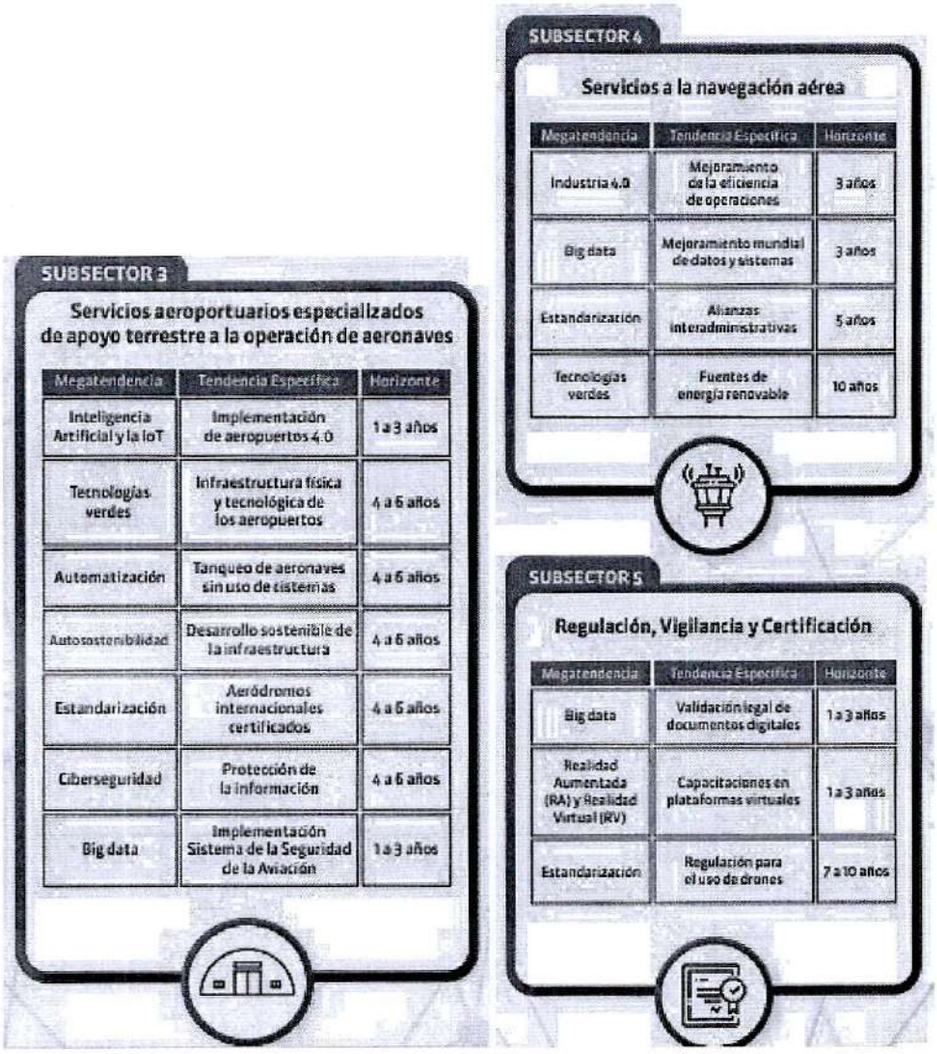
Fabricación y conservación de aeronaves y partes

Megatendencia	Tendencia Específica	Horizonte
Industria 4.0	Sistematización del mantenimietno de aeronaves	1 a 3 años
Realidad Aumentada (RA) y Realidad Virtual (RV)	Programas dirigidos al talento humano	4 a 6 años
Industria 4.0	Internacionalización de servicios de mantenimiento	4 a 6 años
Ciberseguridad	Incorporar tecnologías de industria 4.0	4 a 6 años
Automatización	Desarrollo de materiales compuestos	4 a 6 años
Inteligencia Artificial	Fabricación de aeronaves no tripuladas	4 a 6 años

SUBSECTOR 2

Explotadores de servicios aéreos

Megatendencia	Tendencia Específica	Horizonte
Inteligencia Artificial	Transporte de carga por medio de drones	4 a 6 años
Low Cost	Fortalecimiento del mercado de aerolíneas	1 a 3 años
Bioseguridad	Estrategias para generar confianza en pasajeros	1 a 3 años



SUBSECTOR 3

Servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves

Megatendencia	Tendencia Específica	Horizonte
Inteligencia Artificial y la IoT	Implementación de aeropuertos 4.0	1 a 3 años
Tecnologías verdes	Infraestructura física y tecnológica de los aeropuertos	4 a 6 años
Automatización	Tanqueo de aeronaves sin uso de sistemas	4 a 6 años
Autosostenibilidad	Desarrollo sostenible de la infraestructura	4 a 6 años
Estandarización	Aeródromos internacionales certificados	4 a 6 años
Ciberseguridad	Protección de la información	4 a 6 años
Big data	Implementación Sistema de la Seguridad de la Aviación	1 a 3 años

SUBSECTOR 4

Servicios a la navegación aérea

Megatendencia	Tendencia Específica	Horizonte
Industria 4.0	Mejoramiento de la eficiencia de operaciones	3 años
Big data	Mejoramiento mundial de datos y sistemas	3 años
Estandarización	Alianzas interadministrativas	5 años
Tecnologías verdes	Fuentes de energía renovable	10 años

SUBSECTOR 5

Regulación, Vigilancia y Certificación

Megatendencia	Tendencia Específica	Horizonte
Big data	Validación legal de documentos digitales	1 a 3 años
Realidad Aumentada (RA) y Realidad Virtual (RV)	Capacitaciones en plataformas virtuales	1 a 3 años
Estandarización	Regulación para el uso de drones	7 a 10 años

2.2.6 Diversidad de las características de los servicios de operación y explotación de infraestructura aeroportuaria

En Colombia existen tres formas administrativas de operación/explotación de infraestructura aeroportuaria

2.2.6.1 Aeropuertos administrados por la Aerocivil

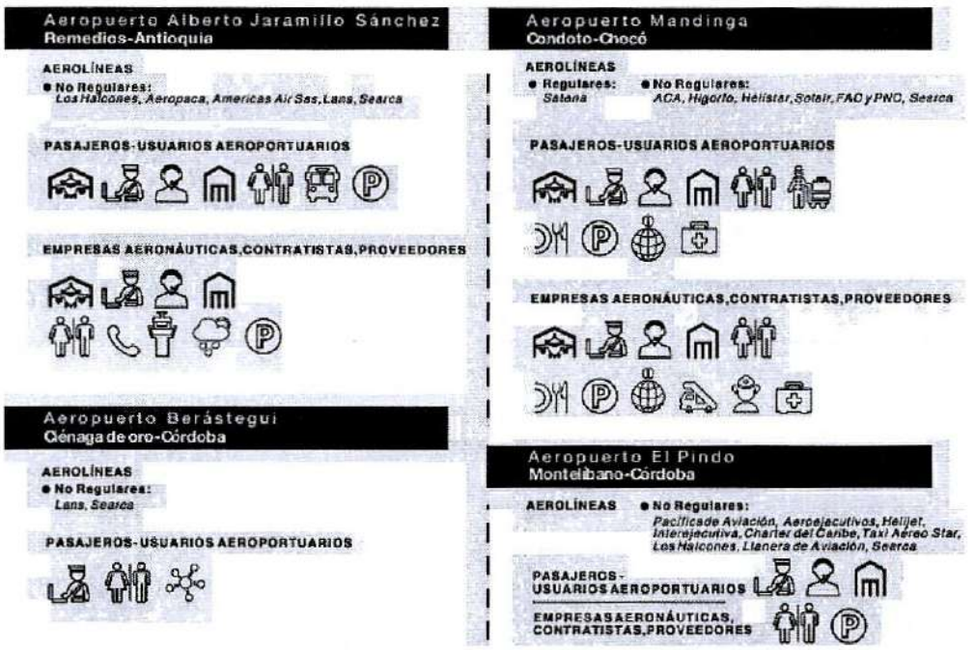
La información que se presenta a continuación fue obtenida el documento Catálogo de servicios aeroportuarios a cargo de la Aerocivi[8]l 2022

La Aerocivil administra aeropuertos en 6 regiones del país,

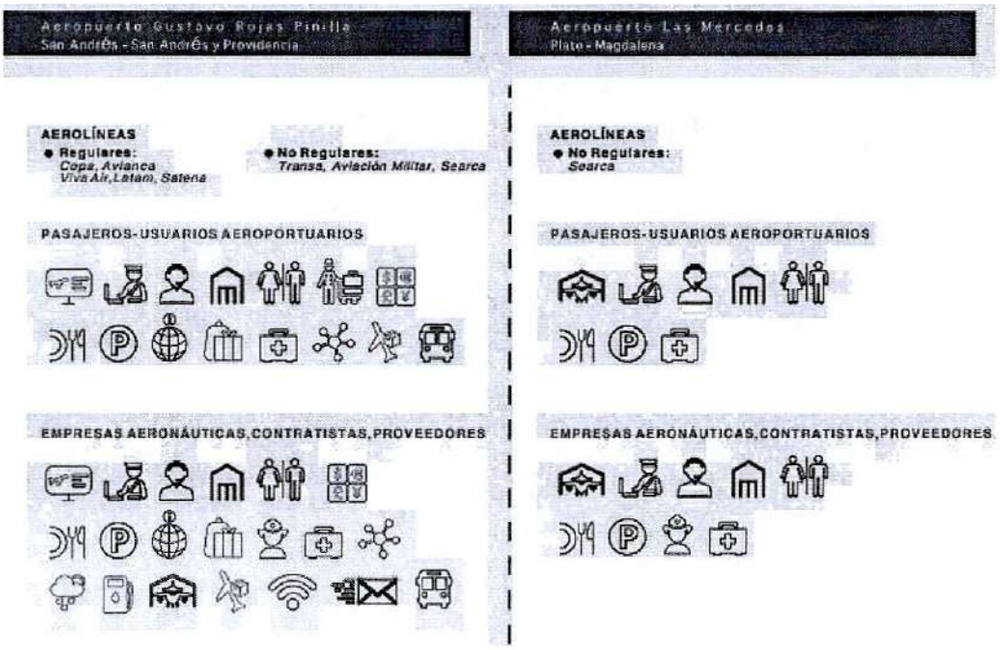
- **Regiòn de Antioquia**

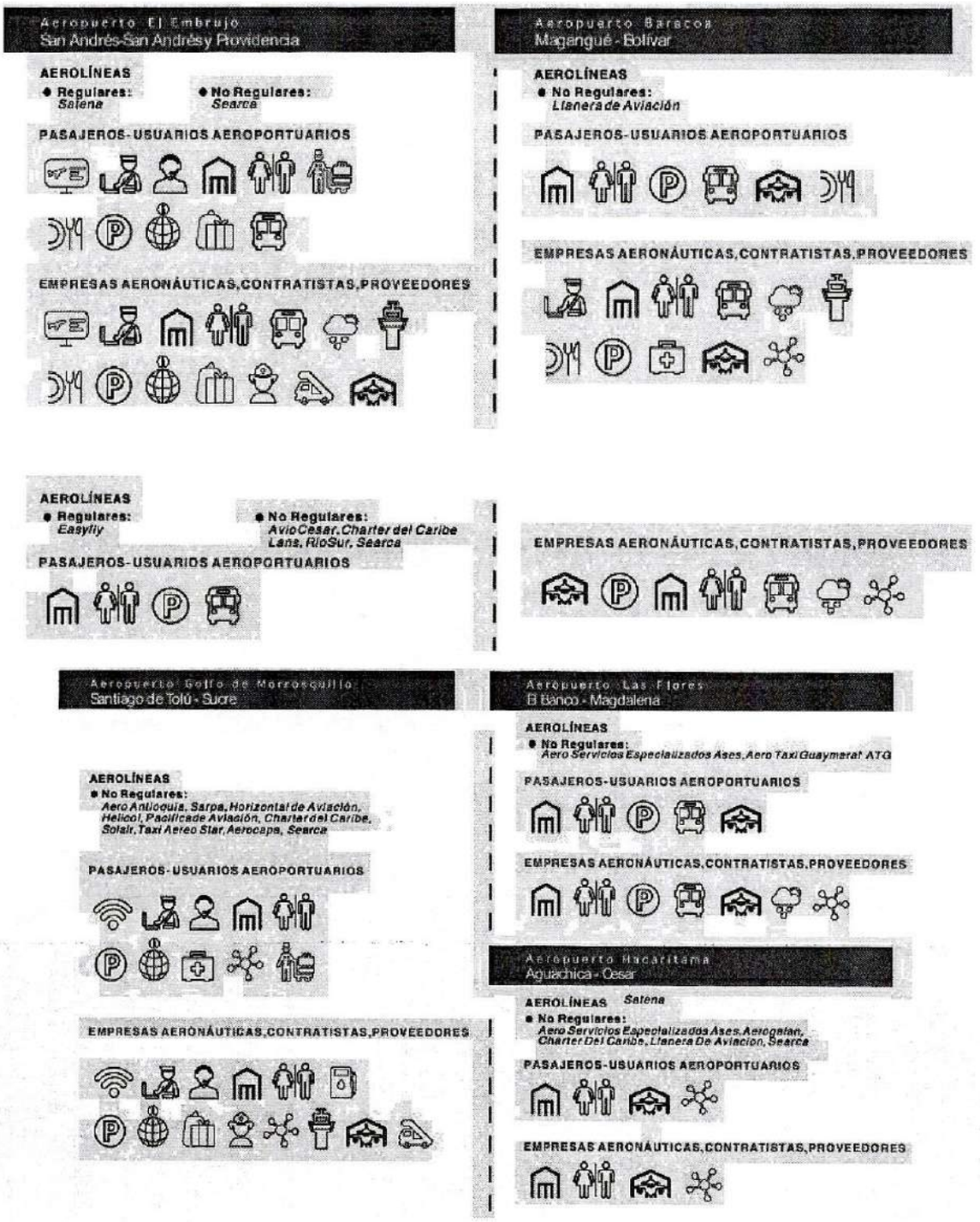


[8] Aerocivil. (2022). Catálogo de servicios aeroportuarios a cargo de la Aerocivil. Disponible en: https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/Catalogo%20de%20servicios%20actualizado/NUEVO%20CATA%CC%81LOGO%20-%202022.pdf

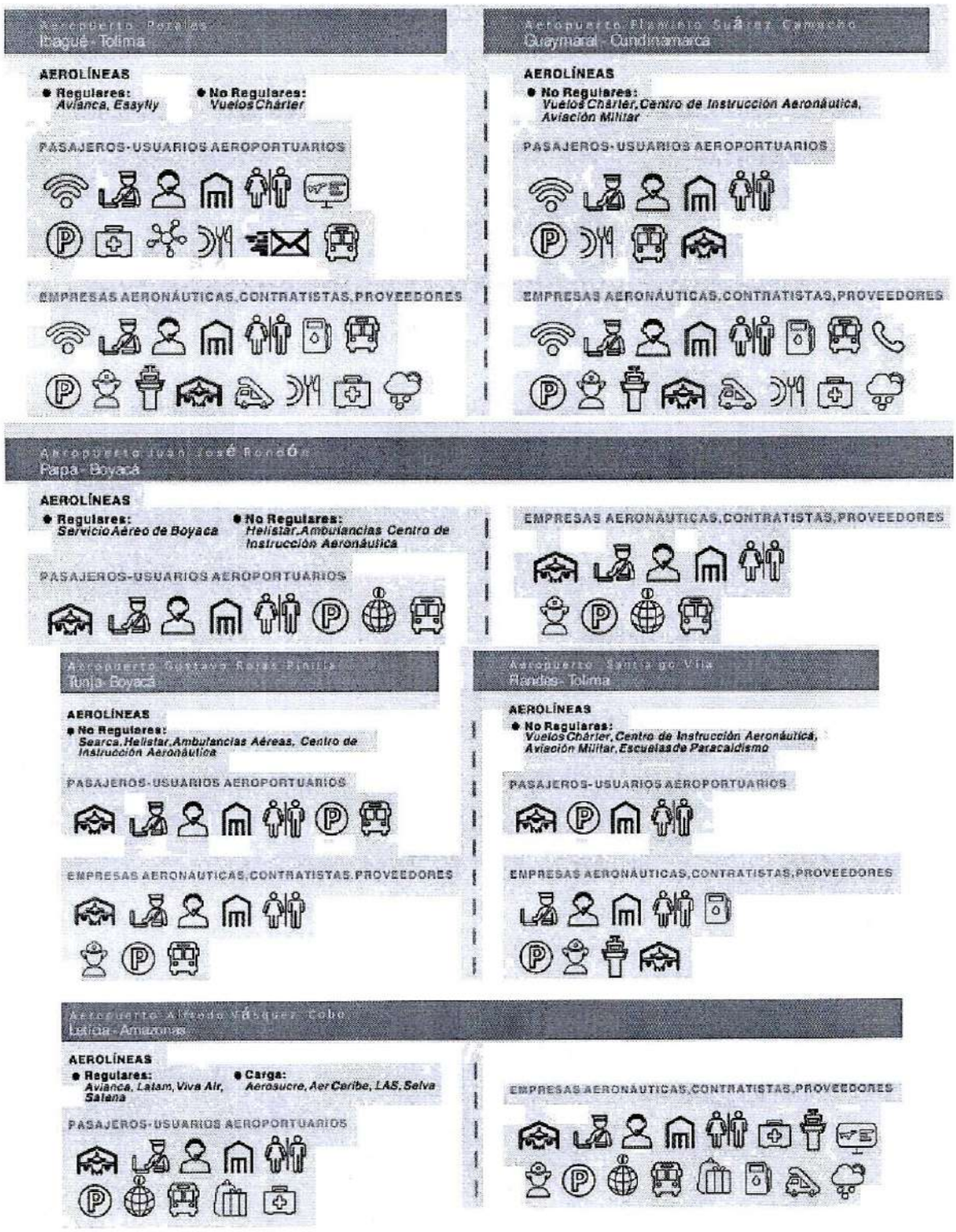


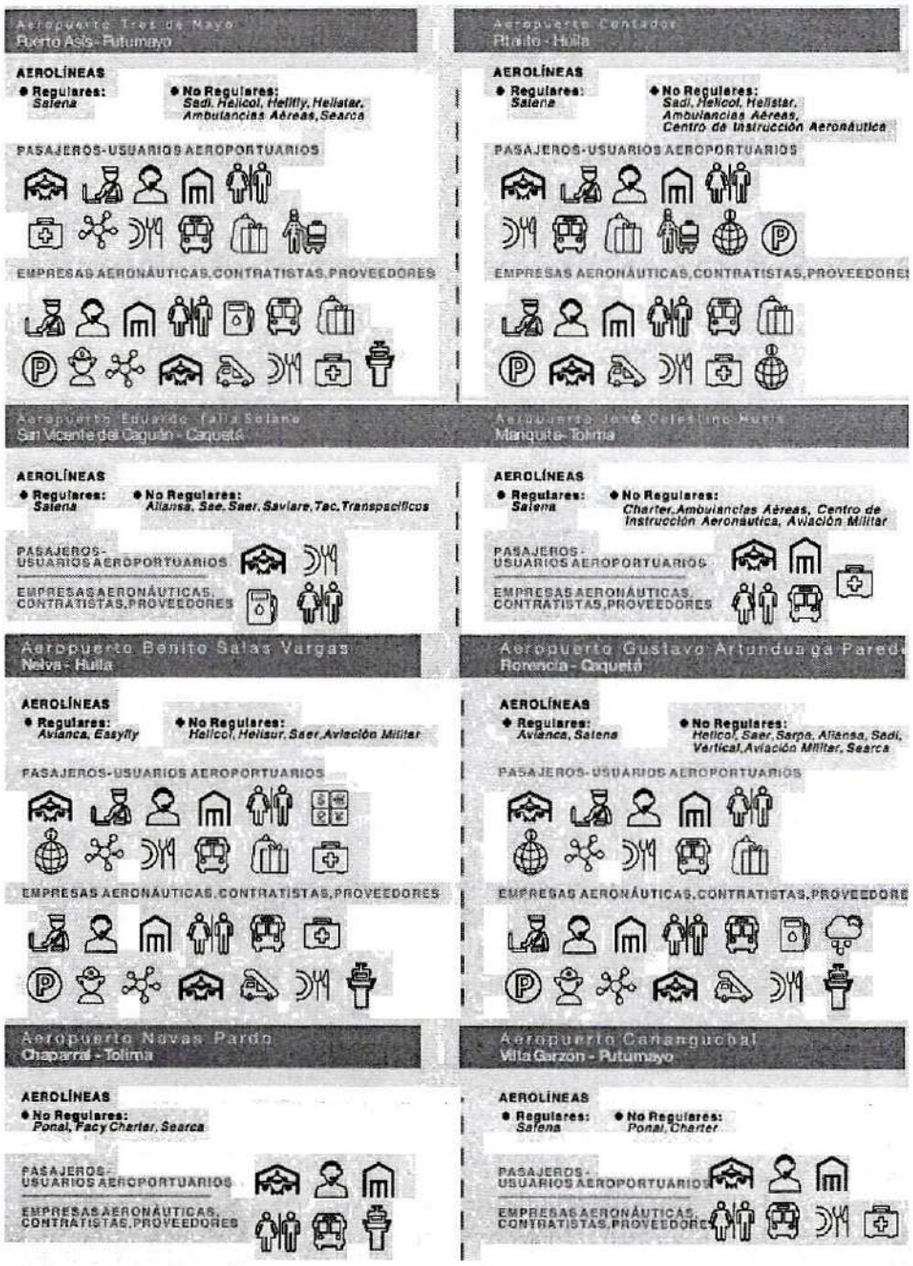
- **Región Atlántico**





- **Región Cundinamarca**


Aeropuerto Perales
Ibagué - Tolima
AEROLÍNEAS
Regulares:
Avianca, Easyfly
No Regulares:
Vuelos Chárter
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES
Aeropuerto Eldemiro Suárez Camacho
Guaymaral - Cundinamarca
AEROLÍNEAS
No Regulares:
Vuelos Chárter,Centro de Instrucción Aeronáutica,
Aviación Militar
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES
Aeropuerto Juan José Rondón
Paipa - Boyacá
AEROLÍNEAS
Regulares:
Servicio Aéreo de Boyaca
No Regulares:
Helistar,Ambulancias Centro de
Instrucción Aeronáutica
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES
Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla
Tunja- Boyacá
AEROLÍNEAS
No Regulares:
Searca,Helistar,Ambulancias Aéreas, Centro de
Instrucción Aeronáutica
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES
Aeropuerto Santiago Vila
Flandes- Tolima
AEROLÍNEAS
No Regulares:
Vuelos Chárter, Centro de Instrucción Aeronáutica,
Aviación Militar, Escuelas de Paracaidismo
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES
Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo
Leticia - Amazonas
AEROLÍNEAS
Regulares:
Avianca, Latam, Viva Air,
Satena
Carga:
Aerosucre, Aer Caribe, LAS, Selva
PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS
EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



- **Regional meta**

Aeropuerto El Yopal
Yopal - Casanare

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Avianca, Latam, Easyfly*
- **No Regulares:** *Helicol, Helistar, Alpes, Aeroapoyo, Aerocol, Aerocialana, Sichar*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto Germán Olano
Puerto Carreño - Vichada

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Satena*
- **No Regulares:** *Alas, Arall, Llanera de Aviación, Selva, AeroCaribe*
- **Carga:** *Aerosucre, AirColombia, Sadelca*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto San Martin
San Martin - Meta

AEROLÍNEAS

- **No Regulares:** *Aerolíneas Llaneras Arall, Sae, Sarpa*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley
Mitú - Vaupes

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Satena*
- **No Regulares:** *Alas, Searca, Arall, Aeromenegua, Americas Air, Savisre, Militares*
- **Carga:** *Aerosucre, AirColombia, Aliansa*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto Paz de Ariporo
Paz de Ariporo - Casanare

AEROLÍNEAS

- **No Regulares:** *Alas, Aero Apoyo, Arall, Aerocol, Saviare*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



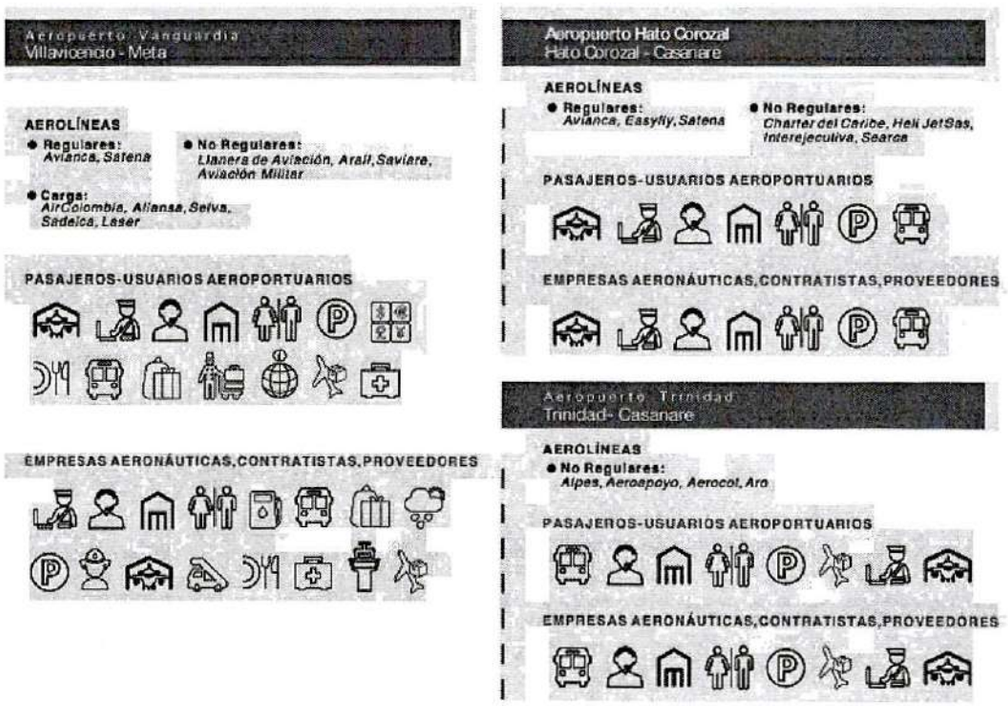
Aeropuerto Tablón de Tamara
Tamara- Casanare

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS

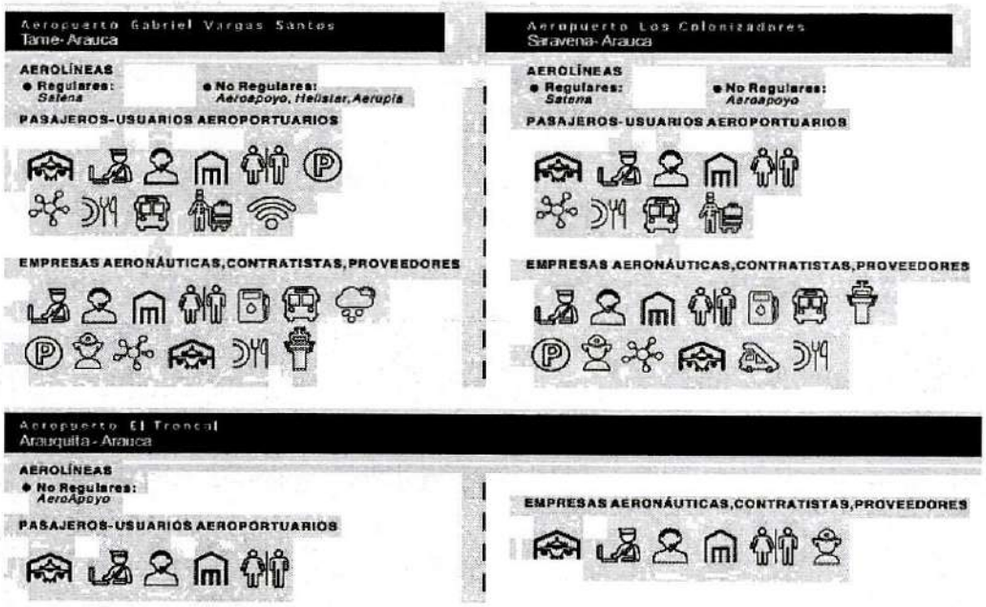


EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES





- **Regional Norte de Santander**



Aeropuerto Antonio Nariño
Pasto - Nariño

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Avianca, Satena*
- **Carga:** *LAS*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto Juan Casiano Solís
guapi - Cauca

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Satena*
- **No Regulares** *Tac*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto Guillermo León Valencia
Popayán - Cauca

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Avianca, Easyfly*
- **No Regulares:** *Aero Taxi Guaymaral, Searca, Tac*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto el Edén
Armenia - Quindío

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Avianca, Ada, Easyfly*
- **No Regulares:** *Los Halcones, Interejecutiva, Searca, Centro de instrucción Aronáutica, Aviación Militar*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES



Aeropuerto La Florida
Tumaco - Nariño

AEROLÍNEAS

- **Regulares:** *Avianca, Satena*
- **No Regulares:** *Searca, Tac*

PASAJEROS-USUARIOS AEROPORTUARIOS



EMPRESAS AERONÁUTICAS,CONTRATISTAS,PROVEEDORES





2.2.6.2 Aeropuertos concesionados

Aeropuerto Concesionado	Resumen Plan Maestro	Resolución de Aprobación
Alfonso Bonilla Aragón - Palmira	Resumen Ejecutivo PM Cali 2020.pdf	[0447] [F] RESOLUCION 01347 DEL 8 DE JULIO 2020 PLAN MAESTRO ATO CALI - DEFINITIVA[19022].pdf
Alfonso López - Valledupar	E13- Resumen Ejecutivo SKVP Final_pdfAlfonso López	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN 01843 SEP 25 Valledupa Diario Oficial N° 51.507.pdf
Almirante Padilla - Riohacha	E13- Resumen Ejecutivo SKRH_v4_200815_Final_.pdf	RESOLUCION 01841 SEP 25 DE APROBACIÓN ACT. PLAN MAESTRO DE RIOHACHA Diario Oficial N° 51.507.pdf
Antonio Roldan - Carepa	Resumen_ejecutivo CAREPA.pdf	RESOLUCION DE APROBACION.pdf
Camilo Daza - Cúcuta	E13- Resumen Ejecutivo SKCC_Final_.pdf	RESOLUCIÓN APROBACIÓN 01368 DE 2020 ACT. PLAN MAESTRO DE CÚCUTA Diario Oficial N° 51.507.pdf
El Caraño - Quibdó		
El Dorado - Bogotá	Executive Summary Dorado DC.pdf	RESOLUCIÓN No 02728 ACT. PLAN MAESTRO ELDORADO DEL 28.12.20.pdf
El Dorado II- Bogotá	Resumen ejecutivo y Resolución 02235 aprobación Dorado II	RESOLUCIÓN APROBACIÓN NO. 02235 DEL 29.07.16 DORADO II.PDF

Ernesto Cortissoz - Barranquilla	REVISIÓN PLAN MAESTRO BARRANQUILLA.pdf	
José María Córdova - Rionegro	Resumen Ejecutivo PM (3).PDFJosé María Córdova	Resolucion Aprobacion 2487 del 25 de Agosto de 2016.pdf
Las Brujas - Corozal	Las Brujas	
Los Garzones - Montería	Los Garzones	
Olaya Herrera - Medellín	Resumen Ejecutivo Plan Maestro Olaya Herrera 2020.pdf	RESOLUCION No. 00981 ACT. PLAN MAESTRO OLAYA HERRERA DE MEDELLIN.pdf
Aeropuerto del Café	UTAK-F1_C3_RES EJECUTIVO_r00.pdf	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN AEROPUERTO DEL CAFÉ.pdf
Rafael Núñez - Cartagena	Plan Maestro RAFAEL NÚÑEZ DE CARTAGENA 2016.pdf	
Simón Bolívar - Santa Marta	Resumen ejecutivo. PM Aeropuerto Santa Marta_v1.0.pdf	Resolución 02730 28.12.20 Plan Maestro Santa Marta diario oficial No.51.546 del 3.01.21.pdf
Yariguíes - Barrancabermeja	E13- Resumen Ejecutivo SKEJ_Final_.pdf	RESOLUCION 01842 SEP 25 DE APROBACION ACT. PLAN MAESTRO DE BARRANCABERMEJA Diario Oficial N° 51.507.pdf
Palonegro - Bucaramanga	E13- Resumen Ejecutivo SKBG_Final_.pdf	[1084] [F] Resolucion 01840 SEP 25 Bucaramanga (1) [37130].pdf

Con el fin de ayudar a dar cumplimiento a los principios del transporte público en Colombia en el tema correspondiente a la Infraestructura de transporte público y poder garantizar que el usuario pueda transportarse de manera libre, cómoda y segura y acceder al modo de transporte de su preferencia, el Gobierno Colombiano ve la obligación, de brindar opciones de infraestructura amplia y eficiente, que llene las expectativas del usuario, por tal motivo ha implementado el sistema de Asociaciones Publico Privadas (APP) en la forma de concesiones aeroportuarias en Colombia, reglamentadas en la Ley 15088 y bajo la administración de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)9 , como entidad adscrita al Ministerio de Transporte

En lo concerniente al tema de la Infraestructura aeroportuaria en Colombia, en los últimos año ha sido motivo de atención por parte del Estado Colombiano y a encontrado en la implementación de las Asociaciones Publico Privadas una buena opción de desarrollo para esta, pero al ser un tema relativamente nuevo, el grupo estructurador de la Agencia Nacional De Infraestructura, basados en las experiencias evidenciadas en las concesiones existentes y en busca de dar cumplimiento a una buena calidad de servicio, a implementado o ha incluido dentro de sus indicadores de cumplimiento unos indicadores de servicio que identificaremos más adelante una vez identifiquemos el problema latente que se vive en Colombia actualmente. Que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administra.

2.2.6.3 Aeropuertos administrados por Municipios

AEROPUERTO	PLAN MAESTRO O ESQUEMA DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN
Matecaña de Pereira	Presentacion PM final PEREIRA.pdf	Res Act. P M Aerop. Matecaña de Pereira 01159 del 30 de Abril de 2018.pdf

2.2.7 Especificaciones de calidad

Las especificaciones de calidad de la explotación/operación de infraestructura aeroportuaria están contenidas en el Reglamento Aeronáutico de Colombia. Reglamento disponible para consulta y descarga en https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/reglamentacion/rac

- RAC 1 - Definiciones
- RAC 2 - Personal Aeronáutico
- RAC 3 - Actividades Aéreas Civiles
- RAC 4 - Normas De Aeronavegabilidad y Operación De Aeronaves
- RAC 5 - Actividades de Aeronáutica Civil - Servicios Aéreos Comerciales -MTAC
- RAC 6 - Actividades de Aeronáutica Civil diferentes de los Servicios Aéreos Comerciales
- RAC 11 - Reglas Para El Desarrollo, Aprobación y Enmienda De Los RAC
- RAC 13 - Régimen Sancionatorio
- RAC 14 - Aeródromos Aeropuertos y Helipuertos
- RAC 20 - Matrícula Registro e Identificación de Aeronaves
- RAC 21 - Certificación De Aeronaves y Componentes De Aeronaves
- RAC 22 - Estándares de aeronavegabilidad - Planeadores y Motoplaneadores
- RAC 24 - Dispositivos Simuladores para Entrenamiento de Vuelo
- RAC 26 - Aeronaves categoría Liviana (ALS)
- RAC 39 - Directrices de Aeronavegabilidad
- RAC 43 - Mantenimiento
- RAC 45 - Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves
- RAC 60 - Dispositivos de Instrucción para simulación de vuelo
- RAC 61 - Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones
- RAC 63 - Licencias para miembros de tripulación diferentes de pilotos
- RAC 65 - Licencias para el personal aeronáutico, diferente de la tripulación de vuelo
- RAC 67 - Otorgamiento del Certificado Médico
- RAC 91 - Reglas Generales De Vuelo y De Operación

- RAC 100 -Operación De Sistemas De Aeronaves No Tripuladas UAS
- RAC 114 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
- RAC 119 - Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos
- RAC 120 - Prevención, control, consumo sustancias psicoactivas personal aeronáutico
- RAC 121 -Requisitos De Operación - Operaciones Domesticas - Internacionales-Regulares y No Regulares
- RAC 129 - Operaciones de Explotadores Extranjeros
- RAC 135 - Requisitos de Operación - Operación Nacionales e Internacionales Regulares y no Regulares
- RAC 137 - Normas De Aeronavegabilidad y Operaciones En Aviación Agrícola
- RAC 138 -Requisitos De Operación Trabajos Aéreos Especiales Diferentes De Aviación Agrícola
- RAC 141 -Centros De Instrucción De Aeronáutica Civil
- RAC 142 - Centros De Entrenamiento De Aeronáutica Civil
- RAC 145 -Organizaciones De Mantenimiento Aprobadas
- RAC 147 - Centros de instrucción de aeronáutica civil para formación de Técnicos en Mantenimiento de Aeronaves
- RAC 160 -Seguridad De La Aviación Civil
- RAC 175 - Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por vía Aérea
- RAC 203 - Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea
- RAC 204 - Cartas Aeronáuticas
- RAC 205 - Unidades de medida para las operaciones aéreas y terrestres de las aeronaves
- RAC 209 - Facilitación del Transporte Aéreo
- RAC 210 - Telecomunicaciones Aeronáuticas

- RAC 211 -Gestión Del Tránsito Aéreo
- RAC 212 - Servicio de Búsqueda y Salvamento
- RAC 215 - Servicios de Información Aeronáutica
- RAC 216 - Normas Ambientales para la Aviación Civil
- RAC 219 - Gestión De Seguridad Operacional
- RAC VLA - Estándares De Aeronavegabilidad, Aviones Muy Livianos
- Manual De Trámites Para Las Actividades De Aeronáutica Civil Diferentes De Los Servicios Aéreo Comerciales-MTDAC
- Manual De Trámites Para Las Actividades De Aeronáutica Civil-Servicios Aéreo Comerciales

2.2.7.1 Sobre el Plan Maestro de Operación de Aeropuertos

Que en el Reglamento Aeronáutico de Colombia Parte Décimo Cuarta numeral 14.2.2.5.3 se establece que todo aeródromo abierto a la operación pública Nacional e Internacional con operación regular clasificado como 3C, 4C, 4D, 4E, 4F debe contar con un Plan Maestro con un horizonte mínimo a 20 años, el cual de acuerdo con la resolución No.03108 del 11 de junio de 2014, debe ser revisado cada tres años y actualizado cada seis años, el cual deberá ser aprobado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y conservado en la carpeta de registro.

14.2.2.5.3. Todo aeropuerto abierto a la operación pública nacional o internacional, con operación regular y clasificado con Clave de Referencia de Aeródromo 3C, 4C, 4D, 4E o 4F, según lo previsto en el numeral 14.3.1.6. de este Reglamento, debe contar con un documento de planificación aeroportuaria (Plan Maestro), con un horizonte mínimo de veinte (20) años, elaborado bajo la responsabilidad de su propietario.

(a) En el caso de aeropuertos de propiedad de la Nación - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), la responsabilidad por la elaboración, revisión, actualización y aprobación del Plan Maestro estará en cabeza de esta entidad.

(b) Cuando el aeropuerto público sea de propiedad o administrado por una entidad territorial, la responsabilidad por la elaboración, revisión, actualización y ejecución del Plan Maestro estará a cargo de la respectiva entidad territorial, quien, antes de su ejecución, deberá someterlo a la aprobación de la UAEAC al igual que su revisión, actualización o cualquier modificación.

(c) El Plan Maestro deberá ser revisado por el propietario del aeropuerto como mínimo cada seis (6) años y actualizado cada diez (10) años, en concordancia con los tratados internacionales sobre aviación civil, leyes o reglamentos internos sobre la materia y las políticas de desarrollo de la aviación civil establecidas por la AEROCIVIL. Cuando el aeropuerto público no sea propiedad de la AEROCIVIL, la revisión y/o actualización al igual que cualquier modificación que se haga del Plan Maestro deberá someterse a la aprobación previa de la Entidad, a través del correspondiente acto administrativo.

(d) En la elaboración, revisión y/o actualización del Plan Maestro de un aeropuerto deberá cumplirse con lo previsto en las normas sobre diseño y operación de aeropuertos, facilitación del transporte aéreo y seguridad de la aviación civil, previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; adicionalmente deberá observarse:

(1) El Convenio sobre aviación civil internacional, hecho en Chicago en 1944 y su Anexo 9 sobre Facilitación, 14 sobre Aeródromos y 17 sobre Seguridad.

(2) Los Convenios internaciones relativos a derechos de las personas con discapacidad aprobados por la República de Colombia.

(3) Los documentos técnicos relativos a servicios y planificación de aeropuertos.

(4) Las Leyes de la República de Colombia referidas a la adopción de mecanismos de integración social y derechos de personas con discapacidad.

(5) El Plan Nacional de Navegación Aérea - Colombia (PNA COL).

(6) Las Circulares Técnicas Reglamentarias que establezcan procedimientos para la elaboración de Planes Maestros y el Manual de Uso de Suelos en áreas aledañas a los aeropuertos de la AEROCIVIL. (7) Las Disposiciones locales en materia de planeación urbanística u ordenamiento territoria

(e) Una vez la AEROCIVIL imparte la aprobación del Plan Maestro, su revisión y/o actualización, la planeación de toda modificación, remodelación o modernización del aeropuerto debe cumplir con lo aprobado en el referido Plan, salvo la ocurrencia de desastres naturales, circunstancia de caso fortuito o fuerza mayor que imponga la necesidad de obras urgentes, o que por el contrario sea perentorio aplazar obras previstas de dicho plan, por la imposibilidad o inconveniencia sobreviniente de ejecutarlas.

2.3 ASPECTOS REGULATORIOS

2.3.1 Regulación aplicable al mercado del proceso de contratación

2.3.1.1 Alcance de la Autoridad Aeronáutica frente a la operación y explotación de aeropuertos.

Según el Decreto 1079 de 2015

- ARTÍCULO 2.2.2.4.10. Suspensión, restricción o cancelación de documentos de aviación. En defensa de la seguridad operacional y de la aviación civil, la autoridad aeronáutica podrá suspender, restringir o cancelar los documentos de aviación (permisos, certificados y licencias) otorgados por ella, conforme a lo señalado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
- ARTÍCULO 2.2.2.4.11 Suspensión preventiva de actividades de vuelo o privilegios emergentes de una licencia. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en condición de autoridad aeronáutica, podrá, a través de su inspectores debidamente acreditados como se indica en los Reglamentos Aeronáuticos, impedir el vuelo de una aeronave, el ejercicio de los privilegios o atribuciones emergentes de cualquier permiso, certi cado o licencia, u otro documento de aviación, de acuerdo con el procedimiento establecido por dicha autoridad, cuando exista justa causa o fundadas razones para considerar que, si se efectúa dicho vuelo o se ejercen tales privilegios o atribuciones, se pondrá en inminente peligro la seguridad operacional o de la aviación civil
- ARTÍCULO 2.2.2.4.12. Acceso a instalaciones, aeronaves y documentos de aviación. Los inspectores de aviación y los investigadores de accidentes o incidentes de aviación, debidamente acreditados, tendrán, para el exclusivo ejercicio de sus funciones y responsabilidades, acceso irrestricto a los aeródromos y demás instalaciones donde se ejecuten actividades de aeronáutica civil, así como a las aeronaves y documentos de aviación.

2.3.2 Normatividad que regula la actividad de proveedores (operadores/explotadores de aeropuerto)

De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015 los operadorescomo lo pueden ser concesionario de infraestructura aeroportuaria deben cumplir disposiciones específicas respecto de la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros

ARTÍCULO 2.2.7.7.1. Cumplimiento de la norma. Las empresas prestadoras del servicio de transporte aéreo de pasajeros **y los operadores de la infraestructura aeroportuaria** deberán cumplir con las siguientes disposiciones:

1. Cumplir con las normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con discapacidad, desde el momento de la llegada al aeropuerto de origen hasta que abandonen el aeropuerto de destino, en especial las dictadas por la Unidad Administrativa Especial de

Aeronáutica Civil, contenidas en los «Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados» o las normas que los modifiquen o sustituyan

2. Establecer y coordinar programas de capacitación anual, para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para atender los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida, a sus acompañantes, equipo auxiliar y animales de asistencia

3. Prever una zona debidamente demarcada y señalizada para el estacionamiento provisional de vehículos automotores que transporten personas con discapacidad, para facilitar el acceso y salida del terminal de tales personas. Estas zonas deben estar lo más cerca posible de las entradas de pasajeros en cada terminal.

2.3.2.1 Acceso al Servicio de Transporte Aéreo para personas con discapacidad o movilidad reducida

*ARTÍCULO 2.2.7.7.3. Acceso al servicio de transporte aéreo. La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, **las empresas privadas**, públicas y **mixtas encargadas de la administración y operación de las instalaciones aeroportuarias**, donde se efectúen el embarque, trasbordo o el desembarque de pasajeros, deben tomar las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidad o movilidad o comunicación reducida, dispongan de acceso adecuado a los servicios aéreos y de información sobre los mismos.*

Las aeronaves que entren por primera vez en servicio deberán contar con las condiciones mínimas de accesibilidad de acuerdo con los parámetros adoptados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la cual expedirá la reglamentación en lo que actualmente no se encuentre regulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el transporte de pasajeros discapacitados.

PARÁGRAFO . El transportador aéreo no puede negar el servicio de transporte a personas con discapacidad, a menos que se determine plenamente que dicho transporte puede empeorar la situación del pasajero, poner en riesgo la integridad de los demás pasajeros o afectar la seguridad del vuelo. Negrita y subrayado fuera del texto original.

2.3.2.2 Sanciones que puede aplicar la Aeronáutica Civil a los operadores/explotadores de infraestructura aeroportuaria

a) Sobre la autoridad competente para sancionar

De acuerdo con el numeral 2 del 2.2.7.9.7. del Decreto 1079 de 2015 *"(...) 2. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sancionará a las empresas de servicio público de transporte aéreo de pasajeros, así como a las empresas administradoras u operadoras de los terminales aéreos (...)"*

b) Por adecuación inapropiada de infraestructura para el desplazamiento de personas con discapacidad

ARTÍCULO 2.2.7.9.1. Por falta o indebida señalización y adecuación de instalaciones. Las empresas o entes encargados de la administración y operación de los Terminales de Transporte Terrestre de las estaciones de Metro, de trenes de pasajeros y de transporte masivo urbano, de los puertos, terminales, muelles, embarcaderos, o similares de transporte uvial y marítimo y los aeropuertos que no cumplan con lo establecido en la presente norma, en cuanto a la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad, serán sancionadas con multa que oscilan entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes.

c) Por carencia de equipos acondicionados, accesibles o por falta o indebida señalización de estos.

ARTÍCULO 2.2.7.9.2. Por insuficiencia o carencia de equipos acondicionados, accesibles o por falta o indebida señalización de los mismos.Las empresas cuyo objeto sea la prestación del servicio público de transporte de pasajeros aéreo, terrestre, marítimo, ferroviario, masivo o uvial que incumplan la aére obligación de contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido en el presente Título para facilitar el transporte de las personas con discapacidad, serán sancionadas con multa que oscila entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes

2.3.3 Normatividad que regula a la entidad contratante

2.3.3.1 Acceso a la infraestructura aeroportuaria

De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, la infraestructura del aeropuerto Los Pozos del Municipio de San Gil objeto de concesión debe cumplir las siguientes disposiciones en materia de acceso:

ARTÍCULO 2.2.7.7.2. Acceso a la infraestructura aeroportuaria. Además de las condiciones generales de accesibilidad previstas en el artículo 2.2.7.2.2. del presente Decreto, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las empresas privadas, públicas y mixtas encargadas de la administración y operación de las instalaciones, prestadoras de servicios aeroportuarios donde se efectúen el embarque, trasbordo o el desembarque de pasajeros, deben adaptar las instalaciones y servicios actualmente en uso, con las siguientes condiciones mínimas.

1. Contar con equipos apropiados a n de facilitar el movimiento de las personas con movilidad reducida entre las aeronaves y el terminal de pasajeros, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario. Esta responsabilidad podrá delegarla el administrador del aeropuerto o su operador, en las aerolíneas que presten el servicio en el aeropuerto.

2. En las zonas de embarque, los transportadores aéreos, los administradores u operadores de las aére terminales, deberán disponer de vehículos equipados con sistemas montacargas u otros dispositivos mecánicos o manuales similares, a n de facilitar el desplazamiento de los pasajeros con discapacidad o movilidad y/o comunicación reducida, entre la aeronave y el edi cio terminal, tanto a la llegada como a la salida de los vuelos, según sea necesario, cuando no se empleen pasarelas telescópicas. Las aerolíneas, deberán asegurarse de que se ofrezca en forma permanente y gratuita, el servicio de guías para este tipo de personas que así lo requieran.

3. Adoptar medidas que aseguren que las personas con discapacidad sensorial auditiva y visual puedan obtener la información oportuna del vuelo.

4. Facilitar siempre que sea necesario y posible, el trasbordo directo de los pasajeros con movilidad y/o comunicación reducida, cuando las circunstancias de modo, tiempo y lugar así lo justifiquen.

5. Situar lo más cerca posible de las entradas principales en el aeropuerto, zonas reservadas para el acceso y salida de las personas con discapacidad o movilidad reducida. Para facilitar el movimiento en las áreas del aeropuerto, las rutas de acceso deberían estar libres de obstáculos. 6. Los aeropuertos de categoría internacional y nacional deben disponer de planos guía.

7. Tener una señalización adecuada visual, táctil y/o sonora que indiquen las rutas hacia las diferentes zonas del aeropuerto.

8. Disponer de un paso alternativo, debidamente señalizado, que permita el acceso de personas con movilidad reducida, en aquellos sitios en donde se utilicen torniquetes, registradoras u otros dispositivos que les restrinja el paso.

9. La unión entre la vía pública y los accesos a las instalaciones del aeropuerto se debe realizar mediante andenes de peatones o mixtos accesibles, según los conceptos establecidos en la Norma Técnica NTC 4695 Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.

10. Las áreas de circulación en el interior del aeropuerto, así como el acceso a los servicios y vehículos deben cumplir con los requisitos básicos de accesibilidad previstos en el artículo 2.2.7.2.2. del presente Decreto

2.3.4 Otras regulaciones

2.4 OTROS ASPECTOS

2.4.1 Aplicación de documentos tipo

El alcance del proceso de contratación no está sujeto a la aplicación de documentos tipo adoptados por la Agencia de Contratación Publica Colombia Compra Eficiente.

2.4.2 Aplicación de acuerdo marco de precio

El alcance del proceso de contratación no está sujeto a la aplicación de acuerdos marco de precios de los que trata el artículo 2.2.1.2.1.2.8. y siguientes del Decreto 1082 de 2015.

2.4.3 Definición de modalidad de Selección

2.4.4 Identificación del contrato a celebrar

El alcance del presente proceso de contratación versa sobre la contratación de un concesionario para que realice la operación y explotación de la infraestructura aeroportuaria del aeropuerto Los Pozos del Municipio de San Gil.

Se trata de una **Asociación Pública Privada**, en la cual el Municipio de San Gil como entidad pública propietaria del predio e infraestructura aeroportuaria colabora con una persona natural o jurídica de derecho privado para que esta opere y explote la infraestructura aeroportuaria para la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros.

Según el articulo 1 de la Ley 1508 de 2012 una Asociación Pública Privada:

> **ARTÍCULO 1. *Definición.*** 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. (Subrayado fuera del texto original)
>
> ARTÍCULO 2. Concesiones. 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. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración.

El numera 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 definió el contrato de concesión como:

> ***4.Contrato de concesión*** *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.*

Como se observa, en este tipo de contratos el contratista es, en principio, quien por su cuenta y riesgo ejecuta la prestación, operación, explotación u organización del servicio, así como la construcción, explotación o conservación del bien, a cambio de una remuneración[9]. En palabras de la Corte

[9] *El Consejo de Estado, Sección Tercera en Sentencia del 23 de octubre de 2017 con consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Exp. 53.477, ha destacado sus características: "[...] la jurisprudencia de la Sección Tercera de esta Corporación ha señalado como características propias del contrato de concesión que: i) dentro de su celebración interviene una entidad estatal que actúa como concedente y unapersona natural o jurídica denominada concesionario; ii) El concesionario es quien asume la gestión y riesgo deun servicio que corresponde al Estado sustituyendo a éste en el cumplimiento de dicha carga; iii) La entidad estatal mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario; iv) el concesionario recibe una remuneración o contraprestación, la cual se pacta, de diversas maneras (tasas, tarifas, derechos, participación en la explotación del bien, entre otros); y que v) los bienes construidos o adecuados durante la concesión deben revertirse al Estado, aunque ello no se pacte expresamente en el contrato".*

Constitucional:

> *"Los contratos de concesión son entonces instrumentos a través de los cuales el Estado promueve el concurso de la inversión privada para el cumplimiento de sus fines. Estos contratos adquieren especial importancia en contextos en los que existen restricciones presupuestales, pues permiten la realización de importantes obras de infraestructura (vial, energética, de transporte, de telecomunicaciones, etc.) con el apoyo de los recursos y conocimientos privados; de este modo facilitan que los recursos públicos se enfoquen en otras necesidades de la actuación estatal"*[10].

De esta manera, como característica fundamental de estos contratos se resalta *"la vinculación de recursos del sector privado, a manera de inversión, en proyectos de interés público que permitan maximizar el gasto estatal en la satisfacción de otras necesidades"*[11]. Asimismo, es de la esencia del contrato de concesión la asunción de riesgos por parte del concesionario, lo que significa que tendrá derecho a la utilidad generada pero también asumirá las pérdidas derivadas de la gestión del servicio o bien concesionado.

2.4.4.1 Sobre el plazo de los contratos de concesión

Una vez identificado el tipo de contrato a celebrar en el marco de una asociación pública privada - APP, la misma Ley 1508 de 2012 regula el plazo máximo que pueden tener los contratos de concesión así:

> ***ARTÍCULO 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada.*** *Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.*
>
> *6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.*

2.4.5 Análisis y justificación de modalidad de selección

De acuerdo con lo establecido en el articulo 4 de la Ley 1508 de 2012, a las Asociaciones Público privadas les aplican los principios de la función administrativa, de contratación y los criterios de sostenibilidad:

> ***ARTÍCULO 4. Principios generales.*** *A los esquemas de asociación público privada les son aplicables los principios de la función administrativa, de contratación y los criterios de sostenibilidad fiscal.*
>
> *Los esquemas de Asociación Público Privada se podrán utilizar cuando en la etapa de estructuración, los estudios económicos o de análisis de costo beneficio o los dictámenes comparativos, demuestren que son una modalidad eficiente o necesaria para su ejecución. Estos instrumentos deberán contar con una eficiente asignación de riesgos, atribuyendo cada uno de ellos a la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos, buscando mitigar el impacto que la ocurrencia de los mismos pueda generar sobre la disponibilidad de la infraestructura y la calidad del servicio.*

En virtud de lo establecido en el numeral 1 del articulo 2 de la Ley 1150 de 2007:

---

[10] *CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-300 de 2012. Magistrado Ponente: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.*

[11] *QUIÑONES GUZMÁN, Juan Carlos. Contratos de Asociación Publico–Privada e Infraestructura de Transporte. Primera edición 20202. p. 6.*

*1. **Licitación pública**. La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.*

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento.

Adicionalmente el Decreto 1082 de 2015 estableció que la modalidad de selección de proyectos de Asociación Pública Privada es la LICITACIÓN PÚBLICA, y estableció como directrices de selección las siguientes:

ARTÍCULO 2.2.2.1.4.1. *Procedimiento de selección en proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública.* El procedimiento de selección para los proyectos de Asociación Público-Privada de iniciativa pública será el de **licitación pública,** señalado en el artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y en sus normas reglamentarias, salvo lo previsto en la Ley 1508 de 2012 y en el presente título, o las normas que lo sustituyan, modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO 2.2.2.1.4.2. Factores de selección en proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública. *La entidad estatal competente, dentro del plazo previsto en el pliego de condiciones, verificará el cumplimiento de los requisitos y condiciones señalados en el **numeral 12.1 de la Ley 1508 de 2012**, para determinar cuáles de los oferentes pueden continuar en el proceso de selección. En caso de que se utilice el sistema de precalificación de que trata el presente título, la verificación de los factores de selección se realizará en dicha etapa.*

La oferta más favorable para la entidad, será aquella que, de acuerdo con la naturaleza del contrato, represente la mejor oferta basada en la aplicación de los criterios establecidos en el numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 1508 de 2012, o en la mejor relación costo-beneficio para la entidad. La entidad estatal competente establecerá en el pliego de condiciones los criterios que utilizará para la selección.

El análisis para establecer la mejor relación costo-beneficio para la entidad, tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta sobre el proyecto de Asociación Público Privada.

2. Las condiciones técnicas adicionales que para la entidad estatal competente representen ventajas en la disponibilidad de la infraestructura, en el cumplimiento de Niveles de Servicio o en Estándares de Calidad.

3. Las condiciones económicas adicionales que para la entidad estatal competente, representen ventajas cuantificables en términos monetarios.

4. Los puntajes que se asignarán a cada ofrecimiento técnico o económico adicional, deben permitir la comparación de las ofertas presentadas. En ese sentido, cada variable se cuantificará monetariamente, según el valor que represente el beneficio a recibir.

Para la comparación de las ofertas, la entidad estatal competente calculará la relación costo-beneficio de cada una de ellas, asignando un puntaje proporcional al valor monetario asignado a las condiciones técnicas y económicas adicionales ofrecidas.

***PARÁGRAFO** . La verificación de la capacidad financiera o de financiación y de la experiencia en inversión o estructuración de proyectos a las que se refiere el numeral 12.1 del artículo 12 de la Ley 1508 de 2012, en el caso de las propuestas presentadas por personas jurídicas respaldadas mediante compromisos de inversión irrevocables de Fondos de Capital Privado, en los términos del parágrafo del artículo 2.2.2.1.1.3 del presente decreto, se hará de la siguiente manera:*

En cuanto a capacidad financiera o de financiación:

La capacidad financiera podrá demostrarse mediante el compromiso irrevocable de aporte de recursos líquidos por parte del fondo.

Los administradores de los fondos deberán certificar: (i) que la inversión es admisible para el mismo; (ii) el monto de los recursos líquidos comprometidos, y (iii) que dicho compromiso es irrevocable.

En cuanto a experiencia en inversión o estructuración de proyectos:

Podrá acreditar la experiencia del gestor profesional o del comité de inversiones del Fondo de Capital Privado.

- **Condiciones de selección establecidos en la Ley 1508 de 2012**

ARTÍCULO 12. Factores de selección objetiva. En los procesos de selección que se estructuren para la ejecución de proyectos de asociación público privada de iniciativa pública o que requieran desembolsos de recursos públicos, la selección objetiva se materializará mediante la selección del ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca.

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

12.1 La capacidad jurídica, la capacidad financiera o de financiación y la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, serán objeto de verificación documental de cumplimiento por parte de las entidades estatales como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje. En estos casos no se exigirá Registro Único de Proponentes y la presentación de esta documentación será subsanable, en los términos establecidos en el Estatuto General de Contratación.

2.4.6 Incetivos para la promoción del desarrollo de la contratación pública por parte de MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres, otros grupos

2.4.6.1 MIPYMES

De acuerdo con lo establecido en el articulo 2.2.1.2.4.2.18. del Decreto 1082 de 2015 (Adicionado por el Art. 3 del Decreto 1860 de 2021) (...) de acuerdo con el numeral 1 del artículo 12 de la Ley 590 de 2000, según los resultados del análisis del sector, las Entidades Estatales (...) Con excepción de los procedimientos de selección abreviada por subasta inversa y de mínima cuantía, las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, teniendo en cuenta los criterios de clasificación empresarial, podrán establecer puntajes adicionales para Mipyme. En ningún caso, estos podrán superar el cero punto veinticinco por ciento (0.25%) del total de los puntos establecidos en el pliego de condiciones.

El Municipio de San Gil en cumplimiento al precitado articulo, obtuvo una muestra de empresas para analizar el tamaño empresarial de los potenciales proveedores e interesados en participar en el proceso de contratación.

se establece la necesidad de analizar los posibles proveedores MIPYME Nacionales que realicen actividades económicas específicamente relacionadas con el alcance del proceso de contratación. Se obtuvo una muestra de las sociedades a nivel nacional que realizan la actividad económica **5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo**. Lo anterior a través de la consulta de las bases de datos abiertas del Sistema Integrado de Información Societaria en https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/



Se obtuvo una muestra de 11 empresas que realizan la actividad económica 5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo, las cuales reportaron su información financiera a corte 31 de diciembre de 2024.

Tabla 8 Muestra de empresas obtenidas

Punto de Entrada	NIT	Fecha de Corte	Razón social de la sociedad	Clasificación Industrial Internacional Uniforme Versión 4 A.C (CIIU)	Tipo societario
Pymes-Individuales	800064763	2023-12-31	MENZIES AVIATION COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	800115731	2023-12-31	AEROLINEA REGIONAL DE COLOMBIA SAS - EN REORGANIZACION	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	800202447	2023-12-31	RAFAEL ESPINOSA G Y CIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	860034917	2023-12-31	INVERSIONES AEREAS INVERSA S.A.S	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	860506611	2023-12-31	RAPIDEXXUS SA	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	01. SOCIEDAD ANÓNIMA
Pymes-Individuales	900106070	2023-12-31	A PORT OPERACIONES COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900167638	2023-12-31	Operadora Airplan S.A.S	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900336816	2023-12-31	ARINC SISTEMAS AEROPORTUARIOS DE COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS

Pymes-Individuales	900409587	2023-12-31	SERVICIO DE AVIACION ALLIED COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900457339	2023-12-31	SERVICIO DE AVIACION ALLIED BOGOTA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900661675	2023-12-31	Allied Aviation Colombiana SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS

Fuente: Superintendencia de Sociedades

Es importante dejar constancia que la muestra de empresas analizada en el presente, no tiene en cuenta la totalidad (población) de empresas que realizan actividades económicas directamente relacionadas con el alcance del proceso de contratación.

Lo anterior ya que las empresas que reportan el balance general de estados financieros a corte 31 de diciembre de 2023 son aquellas que son sujetos de inspección de la superintendencia de sociedades en los términos del artículo 2.2.2.1.1.1. del Decreto 1074 de 2015:

> *ARTÍCULO 2.2.2.1.1.1. Causales de vigilancia por activos o ingresos. Quedarán sometidas a la vigilancia de la Superintendencia de Sociedades, siempre y cuando no estén sujetas a la vigilancia de otra Superintendencia, las sociedades mercantiles y las empresas unipersonales que a 31 de diciembre de 2006, o al cierre de los ejercicios sociales posteriores, registren:*
>
> ***1. Un total de activos, superior al equivalente a setecientos ochenta y nueve mil trescientos noventa coma seis (789.390, 6) unidades de valor tributario - UVT;***
>
> ***(Numeral MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022)***
>
> ***2. Ingresos totales, incluidos superiores al valor de setecientos ochenta y nueve mil trescientos noventa coma seis (789. 390,6) unidades de valor tributario - UVT.***
>
> *(Numeral MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022)*
>
> *PARÁGRAFO. Para los efectos previstos en este artículo, los salarios mínimos legales mensuales se liquidarán con el valor vigente al 1 de enero siguiente a la fecha de corte del correspondiente ejercicio.*
>
> *La vigilancia en este evento, iniciara el primer día hábil del mes de abril del año siguiente a aquel al cuál corresponda el respectivo cierre contable. Cuando los montos señalados se reduzcan por debajo del umbral establecido en este artículo, la vigilancia cesara a partir del primer día hábil del mes de abril del año siguiente a aquel en que la disminución se registre.* ***Negrita y subrayado fuera del texto original***

De acuerdo con lo establecido en el articulo 2.2.2.1.1.1. del Decreto 1082 de 2015 (MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022), las sociedades que en la vigencia 2023 tuvieron ingresos totales o activos totales por la suma de 789.930,6 UVT debieron reportar su situación financiera a la superintendencia de sociedades. En 2023 1 UVT era la suma de $42.412, por tanto, 789.930,6 UVT son $ 33.479.634.127,20.

2.4.6.2 Emprendimientos y empresas de mujeres

De conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.15 del Decreto 1082 de 2015 adicionado por el artículo 3 del decreto 1860 de 2021, se establece la conveniencia y oportunidad de establecer un criterios diferenciales habilitantes y puntaje adicional de hasta el cero punto veinticinco por ciento (0.25%) del valor total de los puntos establecidos en los pliegos de condiciones a los proponentes que acrediten alguno de los supuestos del artículo 2.2.1.2.4.2.14 del Decreto 1082 de 2015. Lo anterior en aras de

promover e incentivar la participación de los emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional.

3 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO DEL GASTO – ESTUDIO DE DEMANDA

3.1 Búsqueda de procesos de contratación en MAE

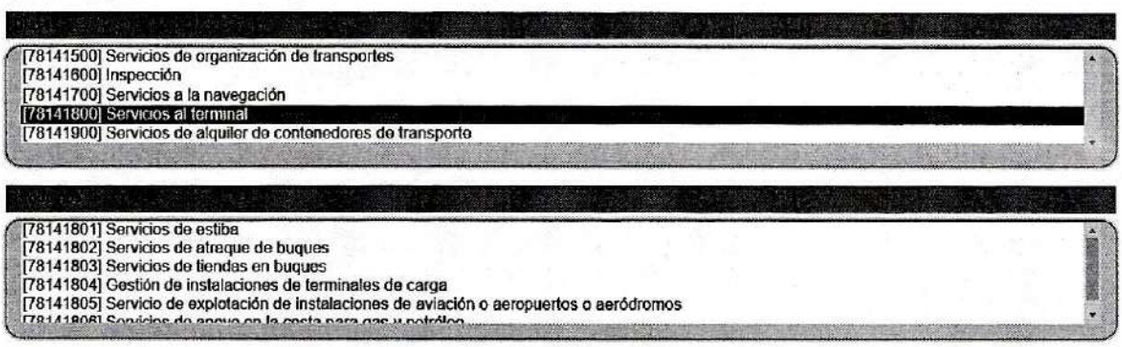
Teniendo en cuenta buenas prácticas de contratación de la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, se estudió el comportamiento histórico de la demanda en la herramienta análisis de la demanda del MODELO DE ABASTECIMIENTO ESTRATÉGICO MAE https://www.colombiacompra.gov.co/colombia-compra/modelo-de-abastecimiento-estrategico



La entidad requiere consultar y estudiar contratos que hayan contratado la prestación del servicio catalogado con el código 78141805 Servicios de explotación de instalaciones de aviación o aeropuertos o aeródromos, no obstante MAE solamente filtra e identifica códigos en el tercer nivel, por tanto, la búsqueda no es especifica al servicio que demanda la entidad.



El filtro de aplicado a MAE permitió obtener la siguiente información de procesos contractuales que contrataron el Servicio al terminal (78141800), procesos contractuales cuyo alcance NO CONTEMPLÓ la celebración de un contrato de concesión.



Año Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
⊟ 7814 - Servicios de transporte
⊟ 781418 - Servicios al terminal
⊞ TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PERSONAS VINCULADAS CON LA ACTIVIDAD DE LA COMPAÑÍA MATERIALES YO EQUIPOS MENORES DE OLEODUCTO CENTRAL SAS OCENSA
⊞ SUMINISTRO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA PARA LA VICEPRESIDENCIA REGIONAL CENTRAL DE ECOPETROL SA
⊞ TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PERSONAS VINCULADAS CON LA ACTIVIDAD DE LA COMPAÑIA MATERIALES YO EQUIPOS MENORES DE OLEODUCTO CENTRAL SAS OCENSA
⊞ SERVICIO DE MENSAJERIA EXPRESA PARA ECOPETROL SA VIGENCIA 20182022
⊞ SERVICIO DE TRANSPORTE ASISTENCIAL BASICO PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE RIESGOS EN LA SALUD INTEGRAL EN LAS ÁREAS DE INFLUENCIA DE LA VICEPRESIDENCIA REGIONAL CENTRAL DE ECOPETROL SA
⊞ PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMPLEMENTARIOA LOS SERVICIOS DE SALUD A LOS AFILIADOS DE CAPRESOCA EPS DE ACUERDO AL PORTAFOLIO DE SERVICIOS Y LA NORMATIVIDADVIGENTE PREVIA AUTORIZACION DE LA OFICINA DE ATENCION AL USUARIO
⊞ Prestación del servicio de transporte terrestre a los afiliados a la Alianza Medellin Antioquia EPS SAS (SAVIA SALUD EPS) para el traslado ambulatorio de los afiliados a los municipios donde la EPS requiera garantizar la prestación de servicios de salud en cumplimiento con la normativa vigente
⊞ PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL ESCOLAR PARA ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS ESTRATOS 1 y 2 DE LAS INSTITUCIONES

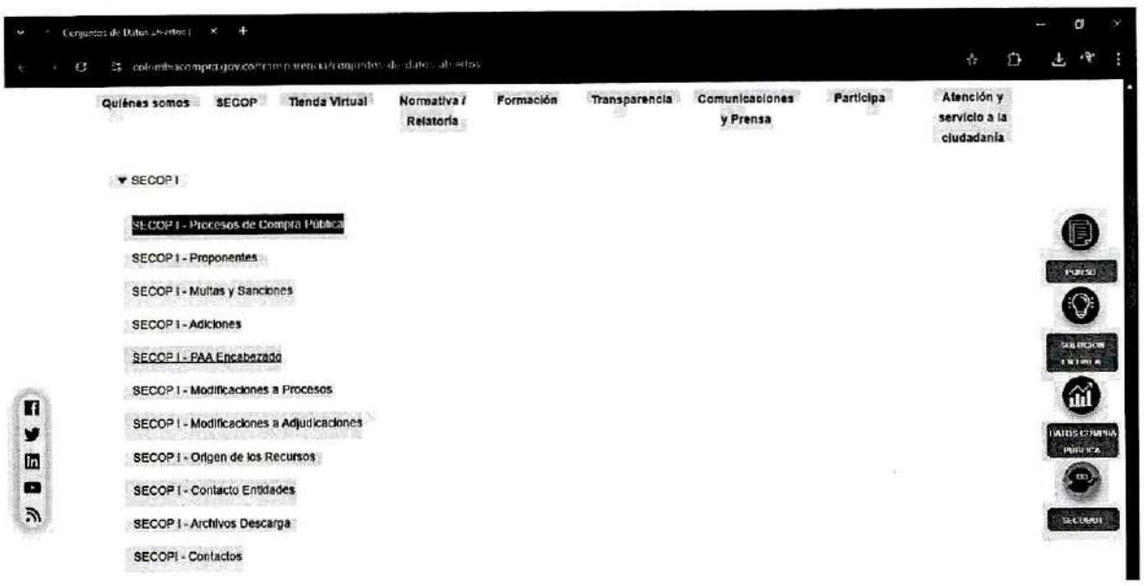
Año Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
⊞ SERVICIO DE ATRAQUE YO MUELLAJE PARA LAS UNIDADES A FLOTE DE LA ESTACIÓN DE GUARDACOSTAS DE SANTA MARTA
⊞ LA CONSTRUCCION DE OBRAS PARA RECUPERACION DEL PAVIMENTO HIDRAULICO DEL TERMINAL DE TRANSPORTES DE SAN GIL SA
⊞ UN SERVICIO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE (ACPM) SUBSIDIADO DESDE LA CIUDAD DE TURBO ANTIOQUIA AL MUNICIPIO DE VIGÍA DEL FUERTE (CABECERA MUNICIPAL) ANTIOQUIA
⊞ CAPITALIZACIÓN TERMINAL DE TRANSPORTE DE VILLAGARZON DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO
⊞ SUMINISTRO DE SERVICIOS PORTUARIOS PARA LAS UNIDADES A FLOTE DE LA ARMADA DE COLOMBIA QUE INGRESAN A LA ISLA DE SAN ANDRÉS
⊞ Transporte movimiento y remoción de residuos sólidos y demás materiales dentro de las instalaciones de la planta de tratamiento ubicada en el kilómetro 8 vía Pitalito San Agustín en tres (3) vehículos tipo volqueta por 1575 horas cada una para un gran total de 4725 horas con operarios y cubriendo los gastos de combustible lubricantes y demás repuestos por parte del contratista
⊞ CONTRATAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE (ACPM) SUBSIDIADO DESDE LA CIUDAD DE TURBO ANTIOQUIA AL MUNICIPIO DE VIGÍA DEL FUERTE (CABECERA MUNICIPAL) ANTIOQUIA
⊞ PRESTACION DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR POR VIAS PRIMARIAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS EN EL MUNICIPIO DE SAN LUIS ANTIOQUIA

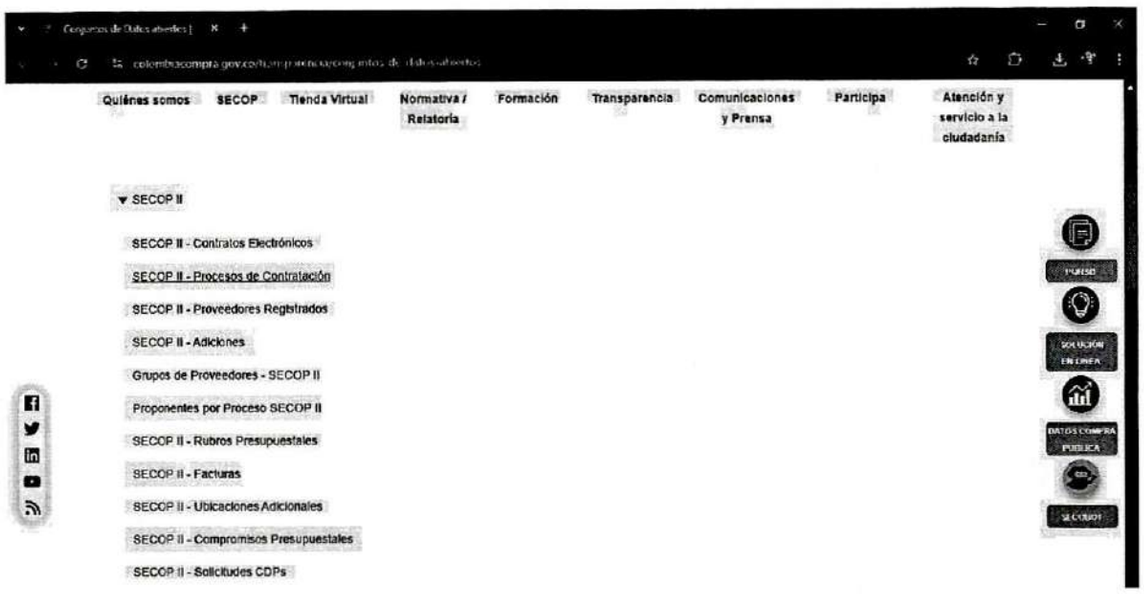
Año Clasificador de Bienes y Servicios - Familia
⊞ PRESTACIÓN DE SERVICIO EN TIERRA PARA LAS AERONAVES DEL COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE MILITAR CONFORME FICHA TÉCNICA
⊞ SERVICIO EN TIERRA PARA LAS AERONAVES DEL COMANDO AEREO DE TRANSPORTE MILITAR
⊞ EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON LA EMPRESA A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE (VEHÍCULO Y CONDUCTOR) A TODO COSTO PARA EL PERSONAL (MÉDICOS ODONTÓLOGOS Y AUXILIARES DE ENFERMERÍA) DE LA ESE HOSPITAL SAN NICOLÁS QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EXTRAMURALES PROPIAS DE SU CARGO EN LOS DIFERENTES CENTROS Y PUESTOS DE SALUD DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE PLANETA RICA
⊞ EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON LA EMPRESA A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE (VEHÍCULO Y CONDUCTOR) A TODO COSTO PARA EL PERSONAL (DE VACUNACIÓN Y AUXILIARES DE ENFERMERÍA) DE LA ESE HOSPITAL SAN NICOLÁS QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EXTRAMURALES PROPIAS DE SU CARGO EN LOS DIFERENTES CENTROS Y PUESTOS DE SALUD DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE PLANETA RICA
⊞ PRESTAR LOS SERVICIOS DE GRÚAS CAMIONES Y MONTACARGAS PARA LAS CONTINGENCIAS DE TERMINALES MEDELLÍN Y SUS UNIDADES DE NEGOCIO
⊞ Transporte de combustible (ACPM) subsidiado desde la ciudad de Turbo Antioquia al municipio de Vigía del Fuerte (Cabecera municipal) Antioquia
⊞ EL CONTRATISTA SE OBLIGA PARA CON LA EMPRESA A LA PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE VEHICULO Y CONDUCTOR A TODO COSTO PARA EL PERSONAL DE VACUNACION Y AUXILIARES DE ENFERMERIA DE LA ESE HOSPITAL SAN NICOLAS QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EXTRAMURALES PROPIAS DE SU CARGO EN LOS DIFERENTES CENTROS Y PUESTOS DE SALUD DE LA ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE PLANETA RICA
⊞ La prestación de los servicios de recolección y transporte de residuos sólidos ordinarios en toda la zona Urbana y semi urbana del Municipio de Pueblorrico y entrega en el sitio de
Total

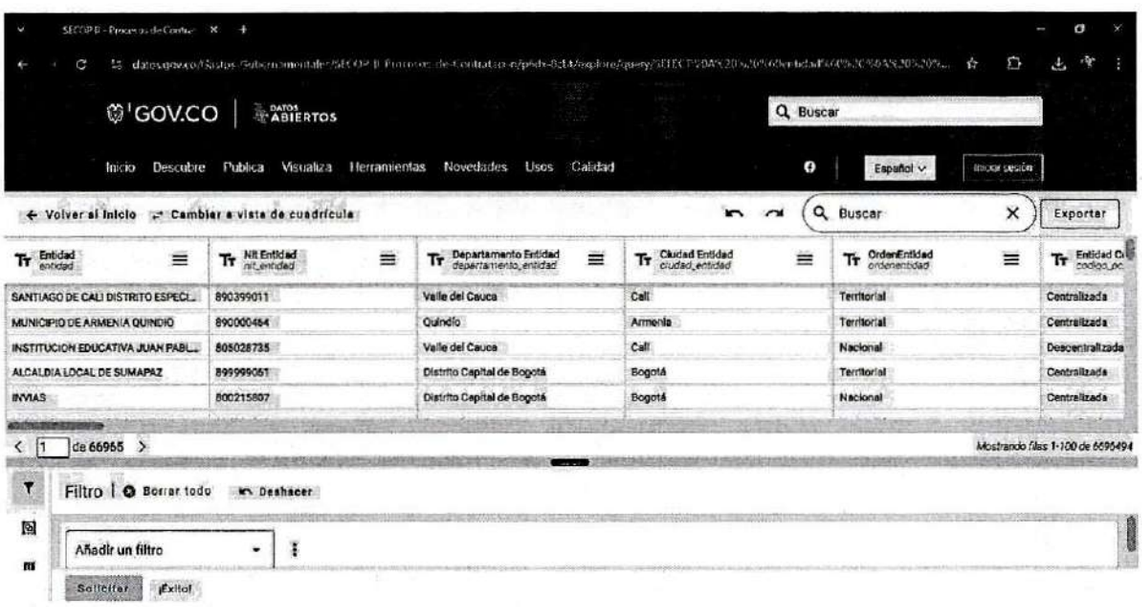
3.2 Busqueda de procesos en bases de datos abiertos del SECOP I y SECOP II

En aras de estudiar antecedentes de celebración de procesos de contratación cuyo alcance fue la concesión de explotación/operación de infraestructura aeroportuaria para la prestación del servicio de transporte aereo de pasajeros, se realizó la busqueda de procesos de contratación en la base de datos abiertos de SECOP I y SECOP II disponibles en:

https://colombiacompra.gov.co/transparencia/conjuntos-de-datos-abiertos


Quiénes somos
SECOP
Tienda Virtual
Normativa / Relatoría
Formación
Transparencia
Comunicaciones y Prensa
Participa
Atención y servicio a la ciudadanía
SECOP I
SECOP I - Procesos de Compra Pública
SECOP I - Proponentes
SECOP I - Multas y Sanciones
SECOP I - Adiciones
SECOP I - PAA Encabezado
SECOP I - Modificaciones a Procesos
SECOP I - Modificaciones a Adjudicaciones
SECOP I - Origen de los Recursos
SECOP I - Contacto Entidades
SECOP I - Archivos Descarga
SECOPI - Contactos


Quiénes somos
SECOP
Tienda Virtual
Normativa / Relatoría
Formación
Transparencia
Comunicaciones y Prensa
Participa
Atención y servicio a la ciudadanía
SECOP II
SECOP II - Contratos Electrónicos
SECOP II - Procesos de Contratación
SECOP II - Proveedores Registrados
SECOP II - Adiciones
Grupos de Proveedores - SECOP II
Proponentes por Proceso SECOP II
SECOP II - Rubros Presupuestales
SECOP II - Facturas
SECOP II - Ubicaciones Adicionales
SECOP II - Compromisos Presupuestales
SECOP II - Solicitudes CDPs


GOV.CO
DATOS ABIERTOS
Buscar
Inicio
Descubre
Publica
Visualiza
Herramientas
Novedades
Usos
Calidad
Español
Iniciar sesión
Volver al inicio
Cambiar a vista de cuadrícula
Buscar
Exportar
Entidad
NIt Entidad
Departamento Entidad
Ciudad Entidad
OrdenEntidad
Entidad C
SANTIAGO DE CALI DISTRITO ESPECI...
890399011
Valle del Cauca
Cali
Territorial
Centralizada
MUNICIPIO DE ARMENIA QUINDIO
890000464
Quindío
Armenia
Territorial
Centralizada
INSTITUCION EDUCATIVA JUAN PABL...
805028735
Valle del Cauca
Cali
Nacional
Descentralizada
ALCALDIA LOCAL DE SUMAPAZ
899999061
Distrito Capital de Bogotá
Bogotá
Territorial
Centralizada
INVIAS
800215807
Distrito Capital de Bogotá
Bogotá
Nacional
Centralizada
1 de 66965
Mostrando filas 1-100 de 6695494
Filtro
Borrar todo
Deshacer
Añadir un filtro
Solicitar
¡Exito!

Base de datos abierta procesos de contratación SECOP II

https://colombiacompra.gov.co/transparencia/conjuntos-de-datos-abiertos#:~:text=SECOP%20I%20%2D%20Procesos%20de%20Compra%20P%C3%BAblica

Base de datos abierta procesos de contratación SECOP I

https://www.datos.gov.co/Gastos-Gubernamentales/SECOP-I-Procesos-de-Compra-P-blica/f789-7hwg

Se aplicaron como filtros de información los siguientes:

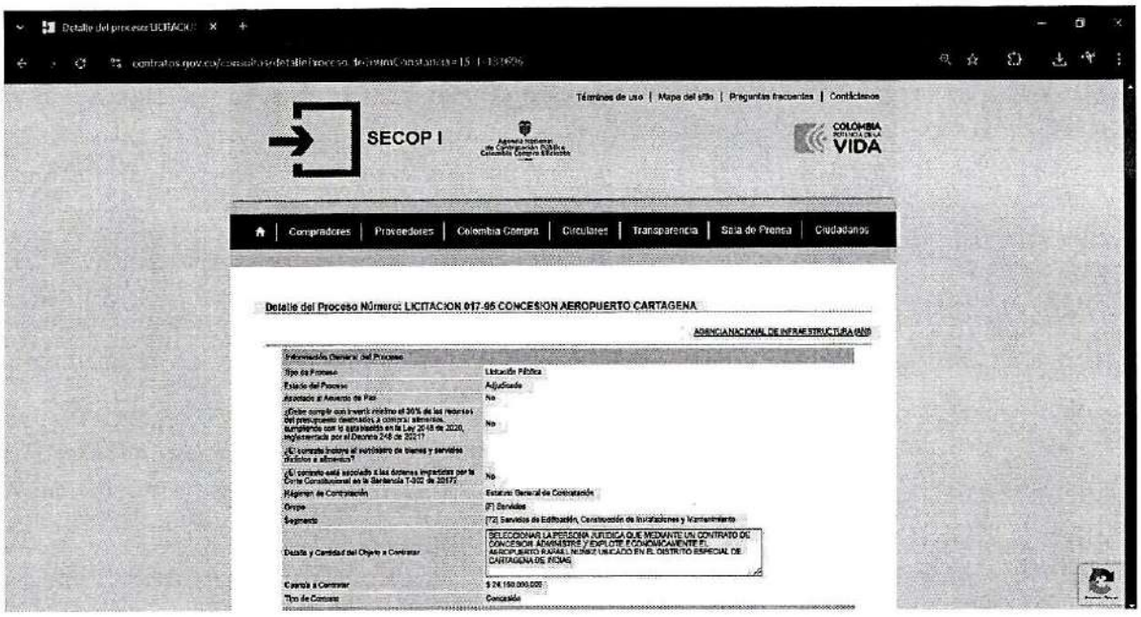
- Modalidad de contratación – contiene "LICITACION"
- Descripción del procedimiento (mismo objeto) – contiene "aeropuerto"



- En SECOP II no se encontraron procesos de contratación que se hayan adelantado bajo la modalidad de licitación pública y hayan tenido en su objeto la palabra "aeropuerto"
- En SECOP I se encontraron 19 procesos de contratación adelantados bajo la modalidad de licitación pública, y en su objeto contenía la palabra "aeropuerto"



Se encontró un proceso de contratación cuyo objeto fue "SELECCIONAR LA PERSONA JURIDICA QUE MEDIANTE UN CONTRATO DE CONCESION ADMINISTRE Y EXPLOTE ECONOMICAMENTE EL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ UBICADO EN EL DISTRITO ESPECIAL DE CARTAGENA DE INDIAS"



A continuación, se presentan las principales características del proceso de contratación:

Tabla 9 Condiciones y requisitos de procesos de contratación similares celebrados por otras entidades estatales

NUMERO DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN	LICITACION 017-95 CONCESION AEROPUERTO CARTAGENA
ENTIDAD CONTRATANTE	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	Licitación Pública
TIPO DE CONTRATO	Concesión
OBJETO	SELECCIONAR LA PERSONA JURIDICA QUE MEDIANTE UN CONTRATO DE CONCESION ADMINISTRE Y EXPLOTE ECONOMICAMENTE EL AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ UBICADO EN EL DISTRITO ESPECIAL DE CARTAGENA DE INDIAS
VALOR	$ 24,150,000,000
PLAZO INICIAL DE LA CONCESIÓN	La Aerocivil celebrará un contrato de concesión con el adjudicatario por un período de quince (15) años, contados a partir de la Fecha de Entrega del Aeropuerto. El contrato podrá ser prorrogado a la terminación del plazo inicialmente previsto, conforme a las disposiciones legales vigentes para el momento de dicha prórroga, siempre y cuando, ajuicio de la Aerocivil, el concesionario haya cumplido los compromisos y obligaciones derivadas del contrato, y haya mantenido índices satisfactorios de eficiencia. Para tal efecto, con una anticipación de por lo menos dieciocho (18) meses a la fecha en que se venzan los quince (15) años de la concesión el concesionario, si está interesado en ello, solicitará la prórroga del contrato mediante comunicación escrita dirigida a la Dirección de la Aerocivil, quien deberá pronunciarse dentro de los tres (3) meses siguientes al recibo de la solicitud
ALCANCE EL PROCESO	**Sobre el Plan Maestro Aeroportuario:** El concesionario deberá actualizar el Plan Maestro Aeroportuario existente durante los primeros seis meses contados a partir de la fecha de entrega del aeropuerto. Este plan deberá ser aprobado por LA AEROCIVIL en un término máximo de 60 días contados desde su presentación por el concesionario. **Sobre las inversiones del concesionario:** Durante la vigencia de la concesión, el concesionario estará obligado a destinar el 30% de la contraprestación de inversiones obligatorias a al fondo de inversiones obligatorias. En ningún caso el valor neto de los desembolsos efectuados por el concesionario para financiar inversiones obligatorias o

	para alimentar el fondo de inversiones obligatorias, podrá exceder el 30% del valor de la contraprestación. **Sobre el Plan de reacondicionamiento:** el concesionario deberá acordar la Aerocivil un plan de reacondicionamiento del aeropuerto, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de entrega del aeropuerto. El plan deberá ser ejecutado dentro de los 18 meses contados a la fecha de aprobación del plan maestro aeroportuario. **Sobre plan de mantenimiento y mejoras:** es responsabilidad del concesionario el mantenimiento y mejora de las instalaciones del aeropuerto. Deberá ejecutar las acciones propuestas en el plan de mantenimiento y mejoras propuesto por el concesionario y aprobado por la Aerocivil Sobre el Plan de operación y seguridad: es obligación del concesionario aplicar el plan de operación y seguridad aeroportuario propuesto por el concesionario y aprobado por la Aerocivil Sobre el plan de protección ambiental: para garantizar que los recursos naturales y ambientales sean preservados y protegidos en el estad en que se encuentre a la fecha de recibo del aeropuerto, el concesionario deberá presentar, dentro del Plan maestro aeroportuario un plan de protección ambiental y el presupuesto para proteger y mantener y proteger la integridad en la zona. Sobre los ingresos del concesionario: el concesionario percibirá como ingresos por la administración y explotación económica del aeropuerto las siguientes: Las tarifas por servicios básicos, complementarios y directos ocasionales Los arrendamientos canones y demás emolumentos que se generen de contratos de arrendamiento, concesión y en general todos los permitidos
OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO	***CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA: OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: EL CONCESIONARIO** será responsable por el manejo y administración del Aeropuerto en las condiciones estipuladas en el presente contrato y según los procedimientos acordados con **LA AEROCIVIL**. Las obligaciones y responsabilidades de **EL CONCESIONARIO** se limitan a:* ***I) Administrar y explotar económicamente el Aeropuerto de manera que se garanticen condiciones eficientes de servicio y de seguridad aeroportuaria a los usuarios, la carga, las instalaciones y la infraestructura aeroportuaria.*** ***2) Mantener unas condiciones de servicio acordes con los parámetros definidos por la OACI. El Socio operador del CONCESIONARIO deberá proveer de manera permanente los recursos humanos y técnicos necesarios para lograr la eficiente y segura operación aeroportuaria.*** ***3) Prestar los servicios aeroportuarios a su cargo en condiciones de igualdad para todos los usuarios.*** ***4) Garantizar la prestación de los servicios complementarios en forma competitiva, bien sea a través de concurso libre y transparente con el cual***

	se garantice o se incentive la prestación de servicios a mínimo costo y óptima calidad o permitiendo la prestación del servicio a dos o más agentes, utilizando el mismo proceso de selección. ***5) Prestar o contratar directamente servicios complementarios solamente en el evento de que surtido el procedimiento del concurso público para la prestación de estos servicios por parte de compañías especializadas, no se presentare ningún oferente o se declare desierto. Para el efecto, deberá obtener la aprobación previa de LA AEROCIVIL. Igualmente prestará los servicios directos ocasionales, según la definición establecida en la terminología contractual.*** ***6) Supervisar la prestación de los servicios por las compañías de servicios a la aviación y verificar el cumplimiento de las obligaciones de los Contratistas. La AEROCIVIL se reserva el derecho de solicitar a EL CONCESIONARIO informes sobre el volúmen de operaciones de los sub-contratistas cuando lo considere necesario.*** ***7) Pagar la contraprestación en la forma y términos convenidos en este contrato.*** ***8) Contratar, previo concurso público de méritos supervisado por LA AEROCIVIL, una firma especializada para hacer la interventoría de las obras incluidas en los Planes Maestro Aeroportuario y de Inversiones Obligatorias y facilitar a LA AEROCIVIL la supervisión de dicha interventoría.*** ***9) Recaudar las tarifas adoptadas por LA AEROCIVIL para los servicios básicos, que deberán ser pagadas por los usuarios del Aeropuerto.*** ***10) Fijar y recaudar las tarifas de los servicios complementarios y directos ocasionales.*** ***11) Otorgar en arrendamiento, concesión o mediante cualquier otra modalidad permitida por el Código de Comercio los locales comerciales, parqueaderos, terrenos para construcción de hangares, mantenimiento de aeronaves, bodegas de carga y otros espacios para la explotación económica mediante concursos públicos, supervisados por LA AEROCIVIL, en condiciones que garanticen la libre competencia. Dichos concursos estarán orientados a garantizar ante todo la óptima prestación de todos los servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad aeroportuaria. EL CONCESIONARIO deberá tener en cuenta que los arrendatarios o concesionarios y demás contratistas de las áreas comerciales del Aeropuerto, deberán contar con los permisos de operación correspondientes, cuando éstos sean requeridos de acuerdo con lo previsto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos.*** ***12) Supervisar las actividades de los arrendatarios, concesionarios y demás contratistas para garantizar que ofrecen los servicios determinados en el contrato respectivo en condiciones competitivas y adecuadas.*** ***13) Determinar y recolectar los cánones de arrendamiento y otros cobros a los usuarios por la explotación del espacio disponible en el Aeropuerto, según lo establecido en el presente contrato.*** ***14) Proponer el cronograma de ejecución de las inversiones del Plan de Reacondicionamiento por un valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) del total de las inversiones anuales obligatorias. En este plan EL CONCESIONARIO establecerá sus propias prioridades.*** ***15) Ejecutar el Plan de Reacondicionamiento aprobado por LA AEROCIVIL para colocar el Aeropuerto en condiciones óptimas para la prestación eficiente y segura del servicio, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima séptima del presente contrato.*** ***16) Mantener las condiciones de servicio del Aeropuerto por lo menos en un nivel equivalente a las que venían operando al momento de la entrega, impidiendo su deterioro, mientras se culmina el Plan de***

Reacondicionamiento.

17) Mantener y conservar las instalaciones del Aeropuerto en condiciones cuando menos equivalentes a las verificadas al momento de la culminación de dichas obras de reacondicionamiento, de conformidad con lo establecido en las cláusulas décima séptima, décima octava y décima novena del presente contrato. Cuando quiera que se realicen cualquier tipo de inversiones en la infraestructura del Aeropuerto, la obligación de mantenimiento y conservación se referirá al estado en que queden las instalaciones aeroportuarias después de concluidas tales inversiones.

18) Realizar de manera eficiente y a los menores costos razonables las inversiones de capital, de acuerdo con la cláusula décima quinta.

19) Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen durante el periodo de la concesión no interfieran en la continuidad de la operación del Aeropuerto.

20) Actualizar y ejecutar el Plan Maestro Aeroportuario, de conformidad con lo establecido en la cláusula décima cuarta de este contrato y adquirir para la AEROCIVIL los inmuebles aledaños al Aeropuerto que sean necesarios para su ejecución.

21) Acordar con LA AEROCIVIL inversiones adicionales dedicadas a la aviación general, cuando se presenten problemas de capacidad, a pesar de la priorización de la aviación comercial sobre la aviación general.

22) Ejecutar el Plan de Inversiones Obligatorias propuesto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula décima sexta.

23) Constituir un Fondo de Inversiones Obligatorias, el cual se alimentará y manejará de acuerdo a lo estipulado en la cláusula décima quinta del presente contrato.

24) Elaborar y ejecutar el Plan de Protección Ambiental, según lo estipulado en la cláusula vigésima segunda.

25) Ejecutar el Plan de Mantenimiento y Mejoras propuesto, según lo estipulado en la cláusula vigésima

26) Ejecutar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria propuesto y aprobado por LA AEROCIVIL que garantice la protección física de la infraestructura, las aeronaves y los usuarios durante su permanencia en el Aeropuerto, de conformidad con lo estipulado en la cláusula vigésima primera.

27) Dar a las áreas y terrenos susceptibles de explotación comercial la destinación y utilización prevista en el plan de utilización de espacios contenido en el Plan Maestro Aeroportuario.

28) Diseñar y aplicar el Plan de Higiene y Seguridad Industrial de conformidad con lo establecido en las disposiciones legales vigentes y dar aplicación a las regulaciones sanitarias según lo establecido en el Decreto 1601 de 1984.

29) Mantener las garantías en plena vigencia y validez en los términos y condiciones previstos en el presente contrato.

30) Pagar los valores correspondientes a los servicios prestados por empresas de servicios públicos domiciliarios causados desde el día de recibo del aeropuerto y mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para la prestación de servicios públicos tales como teléfono, acueducto y alcantarillado y electricidad a los usuarios, a los arrendatarios y a los concesionarios de locales y áreas del Aeropuerto al igual que la vigilancia y recolección de basuras. Para tal efecto deberá establecer el monto de contribución proporcional que corresponde a cada uno de los arrendatarios o concesionarios de los locales y áreas del Aeropuerto, incluyendo los respectivos costos administrativos. El recaudo de dicha

	suma será de exclusiva responsabilidad de EL CONCESIONARIO, y su obligación de pagar cumplidamente el valor de las facturas de las empresas de servicios públicos no se condicionará al efectivo recaudo de las contribuciones de los arrendatarios o concesionarios. ***31) Mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para garantizar el correcto y oportuno suministro de energía eléctrica necesario para la operación de los diferentes equipos requeridos para el control y seguridad de la operación aérea.*** ***32) Publicar y poner a disposición del público todas las tarifas, de acuerdo con las normas que para tal efecto dicte LA AEROCIVIL.*** ***33) Publicar y fijar en lugar adecuado para su difusión y conocimiento público, todos los parámetros operativos establecidos para el aterrizaje y despegue, utilización de rampa, estacionamiento en posición remota, recargos nocturnos y manejo de prioridades de desembarque, entre otros.*** ***34) Facilitar a las autoridades administrativas, de policía y demás organismos estatales de control, la realización de las actividades necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones en el Aeropuerto y prestarles la colaboración que le sea requerida.*** ***35) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los eventos que constituyan infracciones o ilícitos así como aquellos que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria y prestarles la colaboración requerida para el adelantamiento de las investigaciones que les correspondan.*** ***36) Informar a LA AEROCIVIL, aportando las pruebas necesarias, de disponga sobre los hechos de que tenga conocimiento y que constituyan infracción de los reglamentos aplicables en las actividades aeronáuticas y aeroportuarias.***
CONCESIONARIO	SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA SA
FORMA DE PAGO	Un 30% de la contraprestación será destinada directamente por el concesionario a inversiones obligatorias El 70% de la contraprestación será pagado por el concesionario directamente a la Aerocivil en 60 cuotas trimestrales durante los primeros cinco días calendario del trimestre siguiente Los abonos a capital serán crecientes a una tasa anual de crecimiento del 15% El monto de la parte correspondiente a intereses sobre el saldo de la deuda al final del trimestre anterior se calculará utilizando una tasa de interés trimestre vencido equivalente a DFT mas dos puntos. Para el efecto se utilizará el DFT vigente el primer día hábil del trimestre calendario correspondiente de la cuota de la cuota a pagar.
GARANTIAS DEL CONTRATO	***CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEPTIMA: GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO: Dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la firma del presente contrato, EL CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación de LA AEROCIVIL, la que dispondrá de diez (10) días calendario para tal efecto, una garantía única de cumplimiento de las obligaciones contractuales, expedida por un banco o una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia, figurando como asegurado y beneficiario la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y como afianzado EL CONCESIONARIO, cubriendo los siguientes amparos:***

	Este amparo deberá constituirse a favor de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL, con el objeto de garantizar el cumplimiento general del contrato ya sea en razón a su celebración, ejecución o liquidación, incluyendo el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO. Se garantizará especialmente que EL CONCESIONARIO ocupará y usará los bienes dados en concesión y ejercerá las actividades de administración autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones en especial las relacionadas con los pagos de la contraprestación, el adecuado mantenimiento de las instalaciones, la ejecución de los planes de operación y seguridad aeroportuaia y mantenimiento y mejoras contenidos en la propuesta o propuestas aprobadas durante el periodo de la concesión, el contrato y las reglamentaciones generales expedidas por LA AEROCIVIL. ***El valor asegurado del amparo de cumplimiento será del diez por ciento (10%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia iguel a la del contrato de concesión y cuatro (4) meses más. En el caso de que resulte necesario, este amparo se ampliará a solicitud de LA AEROCIVIL, en los casos previstos en la Ley.*** ***b) Amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones al personal, originados durante la ejecución del contrato.*** ***Este amparo debe constituirse a favor de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del valor del contrato. Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo previsto para el contrato y tres (3) años más.*** ***c) Amparo de responsabilidad civil extracontractual*** ***EL CONCESIONARIO deberá constituir una garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto a LA AEROCIVIL, frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros, o de LA AEROCIVIL, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas de LA AEROCIVIL, que surjan como consecuencia de hechos imputables a EL CONCESIONARIO en la ejecución del contrato de concesión.*** ***La garantía deberá estar vigente por toda la duración del contrato y dos (2) años más y tendrá un valor asegurado no inferior al diez por ciento (10%) del valor del contrato.*** ***Para los efectos de la presente claúsula y de considerario pertinente, LA AEROCIVIL podrá hacer uso de la facultad prevista en el parágrafo del artículo 18 del Decreto 679 de 1994, en los términos y condiciones previstos en dicha norma. En tal evento, las pólizas serán prorrogadas por periodos sucesivos de un (1) año. Esta prórroga deberá hacerse con una anticipación no menor de quince (15) días hábiles anteriores a la fecha establecida para la expiración del amparo.*** ***El texto de las pólizas o garantías respectivas a que se refiere la presente cláusula deberá estipular que, en caso que LA AEROCIVIL haga utilizaciones de las mismas, la cantidad utilizada será automáticamente restablecida de manera que la cuantía de dicha garantía nunca sea inferior al monto amparado.***
REQUISITOS HABILITANTES	**Objeto social:** Único y especializado en la administración y explotación de aeropuertos **Sobre la participación societaria**: las personas que conformen la sociedad no podrán tener una participación total del más del 25%. Individualmente cada una de las aerolíneas que la conforman no podrán tener una participación del más del 10%. La sociedad podrá contar con una participación estatal territorial. Con este propósito entidades territoriales tales como municipios o asociaciones de los mismos distritos, departamentos, podrán tener una participación máxima del 10% Dentro de los tres meses siguientes a la suscripción del contrato de concesión, el concesionario deberá ofrecer la venta de acciones como máximo del 10% de la totalidad de acciones suscritas. Este ofrecimiento estará dirigido únicamente a entidades territoriales donde se sitúa y a las que les sirve principalmente el aeropuerto: departamento de bolívar, distrito especial de Cartagena de indias y los demás municipios del departamento de bolívar.

Entre los socios que conforman la sociedad proponente o entre los miembros para conformarla, deberá haber por lo menos una firma especializada en la operación de aeropuertos cuya participación de capital será de como mínimo el 30%

Sobre el capital suscrito

d) El total del capital suscrito no podrá ser inferior a la suma de quinientos millones de pesos ($500.000.000) ni el capital pagado inferior a doscientos cincuenta millones de pesos ($250.000.000). Al momento de presentar la propuesta, el capital suscrito de la sociedad proponente deberá alcanzar, cuando menos, un monto de ciento cincuenta millones de pesos ($150.000.000) y el pagado cincuenta millones de pesos (50.000.000). La sociedad proponente que resulte ganadora de la licitación deberá acreditar, antes de la celebración del contrato de concesión, el incremento del capital suscrito a la suma de quinientos millones de pesos ($500.000.000) y del pagado a la suma de doscientos cincuenta millones de pesos ($250.000.000).

Experiencia especifica

El proponente debe suministrar evidencia comprobable de experiencias anteriores (directamente asumidas por el proponente o por alguno de sus socios) en administración de instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público, que califiquen al proponente como administrador eficaz de este tipo de servicios. La experiencia deberá ser certificada por el representante legal del ente a quien se prestó el servicio y la Aerocivil se reservará el derecho de comprobar la veracidad de esta información. Para efectos de lo aquí previsto, la experiencia especifica de los miembros de la sociedad proponente o de los futuros asociados, según el caso, se sumará a prorrata de su participación en la composición accionaria de la sociedad concesionaria.

Para efectos de la evaluación, el certificado deberá contener el volumen promedio de demanda anual servida por el proponente (o sus miembros) en los últimos cinco (5) años (medida en número de pasajeros movilizados y en número de operaciones), años de experiencia especifica, capacidad máxima del equipo de transporte al que se ha prestado servicio en los últimos cinco (5) años, promedio anual en los últimos cinco (5) años de áreas manejadas en instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público, y monto promedio anual en los últimos cinco (5) años del valor de los servicios de mantenimiento a instalaciones relacionadas con la prestación de servicios de transporte público prestados por el proponente (o sus miembros).

Los miembros del proponente que deseen comprobar su experiencia especifica a través de la experiencia de una sociedad subordinada, podrán hacerlo. Debe entenderse por sociedad subordinada tanto la filial como la subsidiaria, de conformidad con lo establecido en los artículos 260 y 261 del Código de Comercio. En todo caso, los miembros del proponente que deseen

2.5.2.1.2 Experiencia general

El proponente debe suministrar evidencia comprobable de la experiencia de sus miembros en los negocios de su especialidad (con exclusión de los miembros de naturaleza pública), incluyendo trabajos, obras o proyectos realizados, o experiencia general en administración y operación de activos de infraestructura y servicios.

Para tal efecto adjuntará un listado detallado de los trabajos, obras, servicios, o en general proyectos en los que han participado o estén participando cada uno de los miembros del proponente, incluyendo la información necesaria para su verificación por parte de la Aerocivil (nombre del contratante o beneficiario de las obras, bienes o servicios, teléfono, dirección, etc.). Adicionalmente, cada uno de los miembros deberá proveer información tal como tiempo de existencia de la firma, número de empleados, patrimonio e indicadores de rentabilidad tales como razones de rendimiento sobre activos y sobre ventas, de acuerdo con el Anexo 4 (Sección 3).

Para efectos de lo aquí previsto, la experiencia general de los miembros del proponente se sumará a prorrata de su participación en la composición de la sociedad o de la asociación.

2.5.2.1.3 Experiencia del personal directivo que estará a cargo del Aeropuerto

El proponente debe suministrar los nombres y hojas de vida, al igual que la especialización de los empleados principales que serán responsables de la administración y gerencia en el primer nivel directivo del Aeropuerto, acompañados por una carta suscrita por éstos donde manifiesten su intención de asumir dicha vinculación. Las hojas de vida deberán incluir la información relacionada con los estudios realizados y la experiencia laboral y deberán acompañarse de los documentos con los cuales unos y otra se acrediten. Deberá acompañarse también el certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes para cada una de estas personas.

Las cartas de intención a las cuales se refiere el párrafo anterior deben ser originales; si se trata de cartas suscritas en el extranjero se exige su traducción oficial y su autenticación según los términos del artículo 259 del Código de Procedimiento Civil.

	2.5.2.2 Estructura organizacional El proponente deberá presentar la estructura organizacional con la cual se propone administrar y explotar el Aeropuerto. Para ello tendrá en cuenta los criterios indicados en el anexo 4 (Sección 3) del presente pliego de condiciones . El organigrama deberá mostrar el número de niveles de la organización, con sus dependencias, y el resumen de funciones por dependencia. Igualmente, el proponente deberá especificar el número y la forma de vinculación de los empleados, definiendo los niveles a que pertenecerán, así como las actividades que serán subcontratadas. **2.5.2.3 Estructura y niveles tarifarios** El oferente deberá proponer los niveles tarifarios que aplicará durante la concesión, de acuerdo con la estructura definida por la Aerocivil, la cual se presenta en el Anexo 5. Los niveles tarifarios propuestos serán ajustados semestralmente, conforme a lo establecido en el numeral 2.3.1 del presente pliego. **2.5.2.4 Esquema financiero** A efectos de garantizar la objetividad en la evaluación y comparación de las propuestas, para el cálculo de los ingresos y costos a que se refieren los siguientes numerales, el proponente tendrá en cuenta la proyección del Indice de Precios al Consumidor (IPC) que se presenta en el Anexo 11 (Sección 3) del presente pliego, para su aplicación en términos nominales. **2.5.2.4.3 Estados financieros pro-forma** Para los quince (15) años de la concesión, el proponente deberá presentar los estados financieros proyectados anuales (Balance General y Estado de Ganancias y Pérdidas). La presentación de los estados financieros proforma deben incluir al menos los ingresos por rubro de servicio, los gastos de mantenimiento, gastos de administración, costos y gastos financieros, impuestos diferentes al impuesto a la renta, reservas y amortizaciones.
PLANES REQUERIDOS	• Plan de mantenimiento y mejoras • Plan de operación y seguridad aeroportuaria
SOBRE LA OFERTA ECONÒMICA	Los proponentes deberán ofrecer, en sobre debidamente cerrado y sellado, el valor total de la contraprestación. El monto mínimo que podrá proponerse como contraprestación será de VEINTIÚN MIL MILLONES DE PESOS COLOMBIANOS ($ 21.000.000.000) de 1996. El valor ofrecido debe provenir de la explotación de la concesión de acuerdo con las proyecciones establecidas en la propuesta. El valor de la contraprestación deberá ser igual o inferior al valor presente neto de la diferencia entre los ingresos y egresos anuales generados por la explotación del Aeropuerto. Para efectos de evaluar el cumplimiento de este requisito, el flujo neto anual de operación (calculado utilizando las proyecciones del IPC a que se refiere el numeral 2.5.2.4), medido en pesos corrientes de cada año, será descontado a una tasa del 29.4% anual. El acatamiento de este requisito se verificará al evaluar la consistencia económica de la propuesta y su incumplimiento ocasionará el rechazo de la oferta económica. La información solicitada para la oferta económica deberá estar contenida exclusivamente en el volumen tres (3) de la propuesta.
CRITERIOS DE CALIFICACION DE LA PROPUESTA	Clasificarán para la evaluación de la oferta económica aquellos proponentes que habiendo cumplido con la totalidad de los pre-requisitos esenciales, obtengan un puntaje igual o mayor a setenta y cinco (75) puntos en la evaluación técnico- comercial. **Verificación propuesta económica** Una vez seleccionados los proponentes que obtengan setenta (75) puntos o más en la calificación de los aspectos técnico-comerciales, se procederá a abrir las propuestas económicas en acto público. Abiertas las propuestas, se leerán los valores que cada proponente ofrezca como contraprestación. Dentro del término máximo previsto para la adjudicación (cincuenta (50) días hábiles contados desde la fecha de cierre de la licitación) y después de verificar que las ofertas económicas no incumplan el requisito a que se refiere el numeral 2.5.3 y que no tienen inconsis tencia alguna, el Director General de la Aerocivil, previo concepto de la Junta de Licitaciones y Adquisiciones,

	procederá a adjudicar la licitación al proponente que haya cumplido con todos los requisitos previstos en este pliego y que haya ofrecido la contraprestación más alta.
FUENTE DE INFORMACIÓN	SECOP I
URL	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-1-131696

La entidad estatal requirió que el proponente debía realizar una proyección de costos en los siguientes términos:

- **Proyección de ingresos**

El proponente deberá presentar una proyección de los ingresos esperados para los quince (15) años de la concesión, contemplando, entre otros, ingresos por servicios básicos, servicios complementarios, servicios directos ocasionales, concesiones, arrendamientos y cualquier otra modalidad de explotación prevista en el Código de Comercio. Además, deberá indicar fuentes de otros ingresos distintos a los anteriores, cuando existan. El proponente deberá tener en cuenta al hacer sus proyecciones de ingresos, que las aeronaves incluidas dentro del concepto de aviación general, esto es, las definidas por el artículo 12 y ss. de la Resolución 1934 de 1993 del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, pagan a la Aerocivil una tarifa operacional anual por el uso general de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria. Por tanto, los cargos a dichas aeronaves por utilización de pista y rampa ya están incluidos en dicha tarifa operacional anual y no serán cedidos al concesionario. El concesionario podrá cobrar a estas aeronaves, los cargos derivados de servicios complementarios así como del estacionamiento y utilización de rampa después de las primeras tres (3) horas iniciales de utilización. Igualmente, deberá considerarse que estarán exentas de los cargos a aeronaves las siguientes

a) Las aeronaves de propiedad del estado colombiano y las aeronaves de propiedad de estados extranjeros, que presten servicios no comerciales, siempre y cuando exista reciprocidad.

b) Las aeronaves en operaciones de búsqueda, salvamento o auxilio, en caso de calamidad pública.

c) Las aeronaves que realicen aterrizajes de emergencia o que regresen por mal tiempo a su aeropuerto de origen siempre y cuando no embarquen nuevos pasajeros, carga o correo remunerados. El proponente deberá definir supuestos propios con el objeto de presentar las proyecciones financieras requeridas, incluyendo proyecciones de demanda por tipo de servicio.

El oferente deberá indicar todos los supuestos utilizados y los que considere necesarios para la correcta comprensión y validación de las proyecciones. Todos los supuestos deberán ser coherentes con la información suministrada en la propuesta.

Las proyecciones de ingresos deberán basarse en las proyecciones de demanda a quince (15) años que elabore el proponente teniendo en cuenta entre otros los siguientes aspectos:

operaciones de aeronaves de pasajeros nacionales

operaciones de aeronaves de pasajeros internacionales

operaciones de aeronaves de pasajeros y carga nacionales

operaciones de aeronaves de pasajeros y carga internacionales

operaciones de carga exclusivamente nacionales operaciones de carga exclusivamente internacionales

pasajeros embarcados nacionales

pasajeros embarcados internacionales

volúmenes de carga nacionales

volúmenes de carga internacionales Para efectos de hacer las proyecciones requeridas, el proponente podrá basarse en el comportamiento histórico del Aeropuerto, para lo cual la información correspondiente se presenta

en el anexo No. 2. Además de esta información, el proponente se basará en cualquier otra que considere pertinente. La proyección de ingresos, deberá ser coherente con los estimados de demanda del proponente y con la estructura y niveles tarifarios estimados.

- **Proyección de costos**

El proponente deberá presentar una estructura de costos ítem por ítem, para todo el período de la concesión.

Es responsabilidad del proponente determinar y explicar los costos razonables en que incurrirá el concesionario incluyendo por lo menos, pero sin limitarse a los siguientes :

a) mantenimiento del Aeropuerto
b) inversiones de capital adicionales.
c) personal
d) servicios contratados (vg: aseo, vigilancia,etc.)
e) servicios profesionales (vg: honorarios profesionales, etc.)
f) seguros
g) servicios públicos
h) impuestos diferentes al impuesto a la renta

Para efectos de la evaluación de las propuestas, el proponente no podrá incluir dentro de las proyecciones de costos los valores a ser pagados por concepto de contraprestación. En el caso de que las condiciones técnico-comerciales incluyan cualquier valor asociado a la contraprestación, la propuesta será rechazada. Como quiera que las inversiones obligatorias (incluídas las necesarias para el reacondicionamiento a que se refiere el numeral 2.3.6.1.1) se harán con cargo a un porcentaje de la contraprestación, dichas inversiones obligatorias tampoco deberán ser incluídas en la proyección de costos.

3.3 Procesos de contratación en contratos en internet

Considerando que los contratos de concesión son negocios jurídicos que la Ley autoriza suscribir hasta por treinta (30) años, existen actualmente suscritos contratos de concesión que datan de años del 2000 y anteriores que no están publicados en plataformas de publicidad de contratación publica como lo es el SECOP I y el SECOP II, por tal motivo, se realizó la búsqueda en página WEB de entidades estatales como:

- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI
- AUTORIDAD AEROCIVIL
- ENTIDADES TERRITORIALES: DEPARTAMENTOS Y MUNICIPIOS

Contrato de concesión No 058 de 2000 Suscrito entre la Aeronáutica y Aerocali SA cuyo alcance fue la concesión del aeropuerto "ALFONSO BONILLA ARAGON" https://www.ani.gov.co/sites/default/files/hiring/29372/2577//contrato.pdf
• **Valor del contrato:** Por tratarse de un contrato de valor estimado, el presente Contrato se considerará de cuantía indeterminada para efectos fiscales. • **Duración del contrato:** El presente Contrato tendrá una duración de veinte (20) años a partir de la Fecha de Iniciación. La duración del Contrato podrá ser ampliada mediante Prórroga acordada por las Partes o por la ocurrencia de un evento de Caso Fortuito, según se establece en el Capitulo XXIV del presente Contrato.

- **Prorroga del plazo del contrato:** Las Partes, por mutuo acuerdo, podrán prorrogar el Contrato de Concesión hasta por un período adicional de veinte (20) años . La Prórroga deberá ser solicitada por el Concesionario con posterioridad al décimo (1 Oo.) aniversario de la Fecha de Iniciación y con anterioridad al inicio del decimoctavo (18o.) año de vigencia del Contrato. La solicitud de Prórroga por parte del Concesionario no procederá si el Concesionario se encuentra en situación de incumplimiento de sus obligaciones, de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato.

- **Condiciones para iniciar el contrato:** La iniciación de la ejecución del Contrato tendrá lugar en la Fecha de Iniciación, de acuerdo con la comunicación realizada al Concesionario por la UAEAC. Para la emisión de dicha comunicación se requerirá: i) La presentación a, y aprobación por parte de la UAEAC de la Garantía Única de Cumplimiento del Contrato. ii) La publicación del Contrato en el Diario Único de Contratación Pública, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y demás normas complementarias y concordantes, requisito que se entenderá cumplido con la presentación del recibo de pago de los derechos correspondientes por cuenta del Concesionario. iii) La entrega de una copia del Contrato de Operación y Mantenimiento debidamente suscrita por el Operador y por el Concesionario. iv) La presentación del recibo o prueba del pago de la Comisión de Éxito. v) La celebración del contrato de Encargo Fiduciario de que trata la Cláusula 16.7. vi) La suscripción del Acta de Entrega por las Partes.

- Bienes objeto de concesión

Los bienes inmuebles del Aeropuerto y que se encuentran enumerados en el Anexo E. Se trata de todos los bienes inmuebles, actualmente disponibles en el Aeropuerto, necesarios para que el Concesionario pueda cumplir con el objeto del presente Contrato. El Concesionario los recibirá en el estado en que se encuentran al momento de suscribir el Acta de Entrega irrevocablemente y sin condiciones o reservas. El Anexo E, excluidos los bienes determinados en el Anexo C, formará parte integral del Acta de Entrega.

Del inventario de los bienes muebles localizados en el Aeropuerto, inventario incluido en la Sala de Información, el Concesionario tendrá la opción de recibir aquellos que requiera para la ejecución del presente Contrato. Para este efecto, el Concesionario contará con un término de quince (15) Días Hábiles, a partir de la Fecha de Celebración del presente Contrato, para manifestar por escrito a la UAEAC su intención de recibir tales bienes a tÍtulo de concesión. La recepción de tales bienes muebles se hará en el estado en que se encuentran, irrevocablemente y sin condiciones o reservas. La lista de bienes muebles que, a opción del Concesionario, forman parte del Área Concesionada se incorporará como un anexo al Acta de Entrega. Este inventario no incluye los computadores y demás equipos de sistemas.

Todo aquello no incluido en el Acta de Entrega no se otorgará en Concesión al Concesionario

Todos aquellos bienes muebles e inmuebles que resulten de la ejecución de las Inversiones de Rehabilitación, Inversiones Obligatorias, Inversiones Voluntarias y del mantenimiento ordinario que se realice en desarrollo de la Administración, Operación y Explotación del Area Concesionada pasarán a ser de propiedad de la UAEAC y deberán ser revertidos a esta entidad a la terminación del Contrato· de Concesión, de acuerdo con lo previsto en el Capítulo XXIX siguiente. El Concesionario mantendrá la tenencia, Administración, Operación y Explotación de los bienes muebles e inmuebles localizados en el Area Concesionada a título de Concesión hasta la Fecha de Terminación del presente Contrato.

- **Ingresos regulados cedidos al concesionario**

Los Ingresos Regulados cedidos por la UAEAC al Concesionario son los siguientes:
Tasa Aeroportuaria Nacional
Tasa Aeroportuaria Internacional
Derechos de Pista Nacional Derechos de Pista Internacional
Derecho de Rampa Nacional
Derecho de Rampa Internacional
Tarifa por Uso de Puentes de Abordaje Nacional
Tarifa por Uso de Puentes de Abordaje Internacional (ix) Cargo por Parqueo

- **Ingresos No Regulados Cedidos al Concesionario**

Los Ingresos No Regulados cedidos por la UAEAC al Concesionario resultan de las actividades o servicios diferentes a los derivados de los Ingresos Regulados, realizados dentro del Área Concesionada del Aeropuerto, según se enumeran en el siguiente listado:

A) Servicios Aeronáuticos
Estos servicios serán aquellos que el Concesionario deberá ofrecer, directa o indirectamente a través de terceros, según se especifica más adelante, para la asistencia en: (i) plataforma, a la aeronave, al equipaje y la carga, y (ii) el terminal, a los Pasajeros. Los servicios a ser prestados serán, corno mínimo, los siguientes: (a) asistencia administrativa en tierra; (b) asistencia a Pasajeros; (e) asistencia al equipaje; (d) asistencia a la carga y correos; (e) asistencia de operaciones a las aeronaves en tierra; (f) asistencia de limpieza y servicios de la aeronave; (g) asistencia de combustibles y lubricantes; (h) asistencia de mantenimiento en línea; (i) asistencia de operaciones de vuelo y servicios de apoyo a la tripulación; G) ingreso a plataforma para traslado de valores y otros; (k) asistencia a Pasajeros en tránsito; Q) abastecimiento de combustible (incluyendo su equipo y sistemas de transporte) a aeronaves; Este servicio deberá considerar lo estipulado en la cláusula 20.1; (m) hangares, talleres, depósitos, garajes y otros locales de estacionamiento técnico. (n) locales para el estacionamiento y almacenamiento para servicios en plataforma; (o) terrenos arrendados a explotadores de aeronaves para diversos fines; (p) servicio para limpieza de plataforma de derrame de combustibles y lubricantes; (q) servicios de suministro de alimentos y bebidas a las aeronaves (catering'); y (r) cintas transportadoras de equipajes.

A) Servicios No Aeronáuticos
Estos servicios serán aquellos que el Concesionario deberá ofrecer, directa o indirectamente a través de terceros, en el terminal de Pasajeros y en sus áreas no aeronáuticas aledañas. Los servicios a ser prestados 'se agrupan de la siguiente manera: (a) No Comerciales: (i) (ii) (iii) (iv) área destinada a servicios de migración; área destinada a servicios de aduana; área destinada a servicios de policía y seguridad; área destinada a organismos gubernamentales de impuestos; área destinada a orgamsmos gubernamentales para el control de sustancias ilícitas; (vi) áreas destinadas a otros organismos gubernamentales cuyos serv1c1os sean esenciales en el Aeropuerto .

(b) Comerciales Obligatorios: (i) servicios de alimentos y bebidas; (ii) servicios de telecomunicaciones; (iii) estacionamientos públicos para vehículos en general; (iv) servicios de transporte de equipaje dentro de el terminal; (v) mostradores para documentación de Pasajeros ("ticket counters"}; (vi) oficinas de apoyo a compañías aéreas; (vii) almacén de ventas libres de impuestos ("duty free shop"); (viii) servicios de gestión del terminal de carga, y (ix} servicios de transporte público y sus áreas de estacionamiento.

(e) Comerciales Facultativos: (i) (ii) (iii) (iv} (v} (vi) (vii) (viii) servicios de ámbito financiero; publicidad y propaganda; servicios de custodia, sellado y embalaje de equipaje; servicios a pasajeros de primera clase y ejecutivos; estacionamiento para vehículos en arriendo; estacionamiento para custodia de vehículos; oficinas en general; otras áreas comerciales en general

Niveles tarifarios
Los niveles tarifarios iniciales (indicados con el subíndice cero) aplicables a cada uno de los Ingresos Regulados está determinado por la Resolución Única. Las tarifas por Derecho de Pista Nacional e Internacional, Derecho de Rampa Nacional e Internacional, y Cargo por Parqueo se aplicarán para el cobro sobre el peso bruto máximo de operación (PBMO), en kilogramos de la aeronave que realiza la Operación Aérea, con base en el certificado de aeronavegabilidad vigente.

Recaudo
El Concesionario realizará, en forma individual e independiente, todas aquellas gestiones y ejecutará todos los actos necesarios, para asegurar el recaudo eficiente de los ingresos derivados de las Tarifas Reguladas. En caso de mora de los explotadores de aeronaves en el pago de los derechos aquí establecidos, el Concesionario podrá solicitar a la UAEAC que se ordene la no autorización del plan de vuelo para las aeronaves pertenecientes a dicho explotador. La UAEAC hará efectiva la solicitud salvo cuando se trate de derechos litigiosos, o por razones de Fuerza Mayor, o en situaciones de emergencia o calamidad pública. Dichas medidas se aplicarán sin perjuicio del cobro por las vías legales que el Concesionario podrá ejercer contra los explotadores de aeronaves. En el caso de Operaciones Ocasionales, el pago de los derechos derivados de las Tarifas Reguladas aplicables se hará antes del despegue de la aeronave. Para tal efecto, la UAEAC sólo autorizará el plan de vuelo para este tipo de Operaciones, cuando el explotador de la aeronave acredite el pago mediante la presentación del documento correspondiente.

Litigios y pleitos pendientes
En relación con los litigios y pleitos pendientes relacionados con los bienes objeto de la Concesión, la UAEAC continuará con la gestión de tales procesos jucliciales. Sin embargo, y mediante el presente Contrato, la UAEAC otorga al Concesionario la opción de suscribir un documento de cesión de derechos litigiosos, en los casos en que la UAEAC sea la demandante. El Concesionario deberá ejercer la opción dentro del término de seis (6) meses siguientes a la Fecha de Iniciación. En el evento en que el Concesionario ejercite la mencionada opción, las Partes suscribirán el respectivo documento de cesión, de manera que todos los derechos y obligaciones derivados de tales procesos sean transferidos Integramente al Concesionario, incluidas las costas y gastos del proceso respectivo. El documento de cesión deberá ser suscrito por las Partes dentro de los quince (15) Dlas Hábiles siguientes a la fecha en la cual la UAEAC reciba la notificación por escrito, por parte del Concesionario, según la cual opta por asumir la titularidad de los derechos litigiosos. La opción de que trata el presente numeral se otorga en relación con los procesos judiciales mencionados en el Anexo K.

Condiciones de terminación del contrato
El Concesionario, por decisión unilateral, no podrá terminar el Contrato de Operación y Mantenimiento ni reemplazar al Operador sin la autorización previa y escrita de la UAEAC. En cualquier caso, el nuevo operador deberá contar, como mínimo, con el mismo nivel de calificaciones establecido en el Pliego de Condiciones. En el evento en que el Contrato de Operación y Mantenimiento termine o dejare de cumplir sus efectos, o si el Operador llegare a reemplazarse sin la autorización previa y escrita de la UAEAC, el Concesionario contará con un término de treinta (30) Días

Contrato de concesión No 10000078 DE 2010
https://www.aerocivil.gov.co/aeropuertos/Consecionados/Almirante%20Padilla%20-%20Riohacha.pdf
https://prosantander.org/wp-content/uploads/2023/12/Contrato-de-concesion-10000078-OK-2010-1.pdf

Alcance: Administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización el área concesionada de los aeropuertos **Simón Bolívar de Santa Marta, Almirante Padilla de Riohacha, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Camilo Daza de Cúcuta, Camilo Daza de**

Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, bajo el control y vigilancia de la AEROCIVIL

Ingreso esperado:

El Ingreso Esperado es la suma de Ingresos Regulados expresada en Pesos de 31 de diciembre de 2009, que el Concesionario espera percibir durante la vigencia del Contrato de Concesión, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta Económica presentada durante la Licitación y con lo previsto en el presente Contrato de Concesión.

Desde la suscripción de la primera de las Actas de Entrega de los Aeropuertos, Aerocivil, el Concesionario y el Interventor verificarán y dejarán constancia del valor de la causación de los Ingresos Regulados generados en todos los Aeropuertos. Para tal efecto, dentro de los cinco (5) primeros Días Hábiles de cada mes, y con corte al último Día Calendario del mes inmediatamente anterior, suscribirán un acta en la que conste el valor de los Ingresos Regulados causados en el mes anterior en los Aeropuertos, discriminando el valor recibido por cada una de las tasas que conforman la Estructura Tarifaría. Igualmente, en el acta se dejará constancia de la aplicación de la Compensación Tarifaría prevista en la CLÁUSULA 68 del presente Contrato, si a ella hubiere lugar.

Sobre el recaudo

El Concesionario cobrará los Ingresos Regulados tal y como se establece en la presente Cláusula y en la Resolución 2066 de 201 O, y en las resoluciones que la modifiquen con anterioridad al cierre de la Licitación. El cobro de los Ingresos Regulados y de los Ingresos no Regulados será efectuado por cuenta y riesgo del Concesionario

- 67.1 Servicios Prestados a los explotadores de aeronaves: La facturación de los Derechos por Uso de los Puentes de Abordaje Nacional e Internacional y los Derechos de Parqueo, a los Explotadores de Aeronaves ara Operacione's Regulares se hará quincenalmente por parte del Concesionario. Los Explotadores de Aeronaves dispondrán de cinco (5) Días Calendario a partir del recibo de las facturas para cancelarlas.
- Intereses: Salvo los acuerdos a que lleguen el Concesionario y los Explotadores de Aeronaves, dichos explotadores deberán pagar al Concesionario, los intereses de mora previstos en la Resolución 2066 de 201 O, y en las resoluciones que la modifiquen con anterioridad al cierre de la Licitación
- Pago de servicios y autorización de operaciones: En caso de mora de los Explotadores de Aeronaves, el Concesionario podrá solicitar a Aerocivil que se ordene la no autorización del plan de vuelo para Operaciones Regulares de las aeronaves pertenecientes a dicho Explotador de Aeronaves, con sujeción a lo previsto en la Resolución 2066 de 201 O, y en las resoluciones que la modifiquen con anterioridad al cierre de la Licitación.
- Tasa Aeroportuaria Nacional e Internacional: El recaudo de la Tasa Aeroportuaria Nacional será efectuado por las aerolíneas en el tiquete aéreo; el recaudo de la Tasa Aeroportuaria Internacional podrá será efectuado por las aerolíneas en el tiquete aéreo, en ambos casos, previa suscripción de un contrato de recaudo con el Concesionario, o directamente por el Concesionario en las instalaciones de los Aeropuertos de Nororiente.
- Servicios prestados a otros usuarios: El recaudo de los Ingresos Regulados a otros usuarios distintos de los Explotadores de Aeronaves será efectuado de conformidad con lo señalado en la Resolución 2066 de 201 O, y en las resoluciones que la modifiquen con anterioridad al cierre de la Licitación.
- 67.4 Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados La facturación de los derechos causados por los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados se hará de la forma que determine el Concesionario con los usuarios respectivos.

Términos de suspensión del contrato: El plazo para la ejecución de las obligaciones a cargo de las Partes y - eventualmente- el término de duración de cada una de las etapas y el término

estimado de ejecución del Contrato a que se refiere el primer inciso de la CLÁUSULA 4, podrán suspenderse cuando ocurran circunstancias de Fuerza Mayor o Caso Fortuito que impidan el cumplimiento de las obligaciones asumidas por las Partes bajo este Contrato, para lo cual se seguirá el tt procedimiento descrito a continuación: Mientras subsistan las circunstancias de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, el plazo 1 previsto para la ejecución de las obligaciones afectadas se desplazará en un término igual al de la duración del hecho de Fuerza Mayor o Caso Fortuito. Si las circunstancias de Fuerza Mayor o Caso Fortuito impiden la ejecución total del objeto contratado, el plazo de cada una de las etapas y el término de ejecución.

Comisión de éxito: Se entenderá como la suma correspondiente a los honorarios del Asesor del Gobierno que deberá ser cancelada por el Concesionario y que hará parte del costo del Proyecto, a cargo del Concesionario como parte de sus obligaciones y, en consecuencia, como parte de las prestaciones pactadas a cambio del otorgamiento de la Concesión, tal y como se determina en la CLÁUSULA 127 de este Contrato.

El Concesionario deberá la suma de Mil Cuatrocientos Sesenta y Seis Millones de Pesos ($1.466.000.000.oo) más IVA por concepto de Comisión de Éxito a la Unión Temporal Estructuración Aeropuertos Nororiente conformada por Esfinanzas S.A., Sumatoria S.A., Julio Roberto Vaca, Samuel Veliz y Erwin Stagno. Dicha suma deberá ser cancelada en su totalidad dentro de los diez (10) Días siguientes a la suscripción del Contrato de Concesión, previa presentación de la correspondiente factura por parte del Asesor del Gobierno. Sin perjuicio de las demás acciones legales y contractuales en favor de Aerocivil, si el Concesionario no pagare la Comisión de Éxito dentro del término citado, el Asesor del Gobierno podrá hacer efectiva la garantía de cumplimiento de dicho pago adjunta a la Propuesta del Concesionario.

Garantias del contrato
De conformidad con lo señalado en el Decreto 4828 de 2008, por tratarse de un contrato de concesión de duración superior a cinco años y desarrollado por etapas, el Concesionario podrá presentar el amparo de cumplimiento considerando la Etapa Previa; la Etapa de Modernización; la Etapa Final y las etapas en que se divide la Etapa Final, en los términos que se señalan a continuación.

El valor de este amparo será de CUATROCIENTOS OCHENTA MILLONES de Pesos ($ 480,000.000) de 31 de diciembre de 2009 que corresponde al diez por ciento (10%) del valor estimado de las actividades de Operación y Mantenimiento durante la vigencia de la Etapa Previa.
Puesto que el valor estimado de las actividades de Operación y Mantenimiento durante la vigencia de la Etapa Previa se encuentra expresado en Pesos de 31 de diciembre de 2009, al momento de constituir este amparo, el valor deberá ser actualizado de conformidad con la siguiente fórmula.

$$VA_N = VE_{OP} * \frac{IPC_N}{IPC_0}$$

Donde:

VA_N	Valor Asegurado para el Día "N" Expresado en Pesos del Día "N"
VE_{OP}	10% del Valor estimado de las actividades de **Operación** y **Mantenimiento** durante la vigencia de la **Etapa Previa**, expresado en **Pesos** de 31 de diciembre de 2009 el cual corresponde a la suma de CUATROCIENTOS OCHENTA MILLONES de **Pesos** ($ 480,000.000) de 31 de diciembre de 2009.
IPC_N	**Índice de Precios al Consumidor** del mes calendario anterior al del Día N
IPC_0	**Índice de Precios al Consumidor** de 31 de diciembre de 2009

98.2 Amparo de Pago de Salarios y Prestaciones Sociales De conformidad con lo señalado en el Decreto 4828 de 2008, por tratarse de un contrato de concesión de duración superior a cinco (5)

años y desarrollado por etapas, el Concesionario podrá presentar el amparo de pago de salarios y prestaciones sociales en los términos que se señalan a continuación.

98.3 Amparo de Estabilidad y calidad de la obra El Concesionario deberá constituir, como requisito para iniciar la Etapa Final, una garantía de estabilidad y calidad de las obras, objeto del presente Contrato, a favor de Aerocivil. El valor de este amparo será de TRECE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS MIL (COL$13.376.200.000) Pesos de 31 de diciembre de 2009, que corresponde al veinte por ciento (20%) del valor estimado de las Obras de Modernización declarado por el Concesionario en el Anexo 9 de la Licitación.

98.4 Amparo de calidad y correcto funcionamiento de los equipos El Concesionario deberá constituir a favor de Aerocivil, como requisito para iniciar la Etapa Final, una garantía de calidad y correcto funcionamiento de los equipos eléctricos, electrónicos y electromecánicos, instalados durante la Etapa de Modernización, el cual cubrirá la calidad y el correcto funcionamiento tanto de los componentes físicos como de los componentes lógicos de dichos equipos y sistemas. El valor de este amparo será de TRES MIL DOSCIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES CIEN MIL (3.239.100.000) Pesos de 31 de diciembre de 2009.

Amparo de Calidad del Mantenimiento El Concesionario deberá constituir, como requisito para la liquidación del Contrato, una garantía de calidad del Mantenimiento ejecutado durante la Etapa Final, a favor de Aerocivil. El valor de este amparo será de DOCE MIL SETECIENTOS CUARENTA MILLONES ($ 12,740,000,000) de Pesos de 31 de diciembre de 2009 que corresponde al cinco por ciento (5%) del valor estimado de las actividades de Operación y Mantenimiento durante la vigencia de la Etapa Final.

Además de la Garantía Única de Cumplimiento, el Concesionario deberá obtener una Garantía de Responsabilidad Civil, la cual deberá estar contenida en una póliza de seguro, con las siguientes características: El amparo tendrá por lo menos, un límite global combinado para los Aeropuertos de TRESCIENTOS MILLONES de Dólares (US$300.000.000) por evento

(existen formulas para cada una de las etapas para todos los amparos)

Riesgos asegurables
El Concesionario asumirá la carga, a su costo y riesgo, de asegurar los daños causados por Fuerza Mayor o Caso Fortuito que puedan presentarse en los Bienes de la Concesión, para lo cual celebrará los contratos de seguros correspondientes. El Concesionario asegurará los Bienes de la Concesión contra todo riesgo. No obstante lo anterior, el Concesionario quedará relevado de esta obligación, cuando en el mercado no existan pólizas que amparen los riesgos a que se refiere el numeral 102.2 siguiente.

Multas
El valor total de las multas impuestas por Aerocivil al Concesionario durante la vigencia del Contrato no podrá superar diez mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1 0.000 SMMLV). Superado este valor, Aerocivil deberá aplicar lo previsto en la CLÁUSULA 112 del Contrato.

Clausula penal
Si se declara la caducidad del Contrato, se causará el pago de una Pena Pecuniaria, establecida en este Contrato a cargo del Concesionario, la cual será liquidada así: a) CINCO MIL salarios mínimos mensuales legales vigentes (5.000 SMMLV), si la caducidad se presenta con posterioridad a la fecha de suscripción del Contrato y antes de la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Modernización; b) DIEZ MIL salarios mínimos mensuales legales vigentes (10.000 SMLMV), si la caducidad se presenta con posterioridad a la fecha de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Modernización y antes de la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Modernización. e) CINCO MIL salarios mínimos mensuales legales vigentes (5.000

SMMLV), si la caducidad se presenta con posterioridad a la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Modernización. **Solución de controversias** Aerocivil y el Concesionario constituirán el Panel de Expertos al que se refiere esta cláusula, el cual estará regido por las disposiciones que a continuación se establecen y, por lo señalado en el Reglamento de la Cámara de Comercio Internacional relativo a los Dispute Review Boards, el cual obra como Apéndice J, en tanto las normas allí contenidas no resulten contrarias al procedimiento aquí establecido. Cualquier divergencia que surja entre las partes con ocasión de la celebración, ejecución o liquidación de este Contrato, será dirimida por un Tribunal de Arbitramento de conformidad con las reglas que adelante se establecen (...) **Sobre la interventoría del contrato** El Interventor tendrá frente al Concesionario los atributos, facultades y potestades que le concede el presente Contrato. El Interventor está autorizado para (i) impartir instrucciones y órdenes al Concesionario sobre aspectos regulados en este Contrato de Concesión y sus Apéndices como de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario, y (ii) exigirle la información que considere necesaria, siempre y cuando se relacione con el objeto del presente Contrato, la que deberá ser suministrada por el Concesionario dentro de los tres (3) Días Hábiles siguientes contados a partir de la fecha de recibo de la solicitud; el Interventor podrá, si así lo estima conveniente por la naturaleza de la información solicitada, ampliar el plazo para la entrega de la información por parte del Concesionario. **Sobre la liquidación del contrato** El Contrato se liquidará en un término máximo de seis (6) meses contados a partir de la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, en los términos de los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993. En el acta de liquidación se hará referencia a la devolución y reversión de bienes que ha de realizarse de conformidad con la CLÁUSULA 116 de este Contrato y a la destinación que habrá de dársele a los recursos disponibles en las subcuentas del Fideicomiso. Para efectos de la liquidación se seguirán las siguientes reglas, para lo cual la Fiduciaria deberá cumplir con las obligaciones y respetar las directrices que se señalan a continuación.
entre (278 y 463) meses

4 ESTUDIO DE LA OFERTA

4.1 Proceso de prestación de servicios de operación o explotación de aeropuertos

De acuerdo con IELOGIS[12], (2024):

El correcto funcionamiento de cualquier aeropuerto depende de una serie de actividades esenciales que se conocen como **operaciones aeroportuarias**. Desde la llegada y salida de los aviones hasta la limpieza y mantenimiento de los espacios. Las operaciones aeroportuarias son cruciales para garantizar la seguridad y eficiencia de los vuelos. Por ello, en este artículo exploraremos en profundidad qué son las operaciones aeroportuarias y los diferentes tipos de operaciones que se llevan a cabo en los aeropuertos de todo el mundo:

A. ¿Qué son las operaciones aeroportuarias?

Cuando hablamos de operaciones aeroportuarias nos referimos a todas las actividades que se llevan a cabo en un aeropuerto para asegurar su correcto funcionamiento. Estas operaciones incluyen las

[12] IELOGIS. (2024). Qué son las operaciones aeroportuarias y tipos

llegadas y salidas de los aviones, la limpieza y mantenimiento de las instalaciones, los servicios de cafetería y restaurante dirigidos a pasajeros, etc. Asimismo, las operaciones aeroportuarias velan por la seguridad de los usuarios.

B. Tipos de operaciones aeroportuarias

Las operaciones aeroportuarias se pueden clasificar en diferentes categorías, según la actividad que se esté llevando a cabo en ese momento. Algunos de los tipos de operaciones más comunes son:

- **Operaciones de tierra**

Las operaciones de tierra incluyen todas las actividades que se realizan en la pista de aterrizaje y en la zona de estacionamiento de los aviones. Esto incluye el suministro de combustible, el desplazamiento de los aviones, la carga y descarga de mercancías y el mantenimiento de las aeronaves.

- **Operaciones de atención al pasajero**

Las operaciones de atención al pasajero son todas aquellas actividades que se llevan a cabo para asegurar el bienestar y comodidad de los pasajeros durante su estancia en el aeropuerto. Esto incluye el proceso de check-in, el embarque y desembarque de los aviones, la gestión de equipaje y la seguridad en el aeropuerto.

- **Operaciones de seguridad**

Las operaciones de seguridad son cruciales para garantizar la protección de los pasajeros, la tripulación y el personal del aeropuerto. Esto incluye la revisión de pasajeros y equipajes, la vigilancia en la terminal y la coordinación con las autoridades locales para prevenir cualquier tipo de amenaza.

- **Operaciones comerciales**

Las operaciones comerciales se refieren a todas las actividades relacionadas con la gestión y administración del aeropuerto. Esto incluye la gestión de las tiendas y restaurantes en la terminal, la promoción del aeropuerto como destino turístico y la coordinación con las líneas aéreas para asegurar una buena conectividad.

4.2 Costos asociados

4.2.1 Tarifas

De acuerdo con el reglamento aeroportuario de Colombia RAC14 AERODROMOS, AEROPUERTOS Y HELIPUERTOS, los explotadores de aeropuertos o aeródromos pueden previo concepto favorable y permiso de la Aerocivil realizar el cobro de las siguientes tarifas:

14.2.7. Tasas aeroportuarias. El explotador del aeródromo, abierto a la operación pública, podrá cobrar tasas a los usuarios previa reglamentación y permiso de la UAEAC.

14.2.8. Tarifas. Las tarifas a cobrar por servicios aeroportuarios se fijaran tomando como base las establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para los aeródromos de su propiedad, de acuerdo a las diferentes categorías. En casos especiales la Aerocivil podrá determinar otras tarifas, si hay razones que lo justifiquen

3.7. Tarifas diferenciales en derechos de aeródromo Los explotadores aeroportuarios podrán, previa aprobación de la Aerocivil, establecer tarifas diferenciales para los derechos de aeródromo, de modo que en las horas de más baja afluencia de tráfico aéreo, estas puedan ser menores que las aplicables durante las horas de alta afluencia de tráfico u horas pico.

4.6 Tarifa de parqueo de Aeronaves. La tarifa máxima aplicable a cada hora o fracción, por el derecho de parqueo de aeronaves luego del vencimiento de las tres (3) primeras horas contadas desde el

momento de su ingreso a la plataforma en el respectivo aeropuerto será el equivalente al cinco por ciento (5%) del valor de los derechos de aeródromo aplicables.

4.10. Tarifas diferenciales por uso de puentes de abordaje y posiciones de estacionamiento de aeronaves Los explotadores aeroportuarios podrán, previa aprobación de la Aerocivil, establecer tarifas diferenciales por el uso de puentes de abordaje y posiciones de estacionamiento o parqueo de aeronaves, de modo que en las horas de más baja afluencia de tráfico aéreo, estas puedan ser menores que las aplicables durante las horas de alta afluencia de tráfico u horas pico.

4.2.2 Sobre la fijación de tarifas y derechos

De acuerdo con el reglamento aeroportuario de Colombia RAC14 AERODROMOS, AEROPUERTOS Y HELIPUERTOS:

5.1 Fijación y aprobación inicial de tarifas

Las tarifas de tasas aeroportuarias y demás derechos de que trata este reglamento, por servicios de los aeropuertos públicos explotados por entes nacionales o territoriales, así como los explotados por concesionarios aeroportuarios u otros particulares, serán propuestas inicialmente por ellos y aprobadas por la Aerocivil, para lo cual las remitirán a la Dirección Financiera de la Entidad, acompañadas de una explicación sobre su sustento económico y de las condiciones previstas para el cobro y/o recaudo, que no hayan sido contempladas en este reglamento.

La Dirección financiera someterá a consideración del comité de tarifas las tasas propuestas, el cual las examinará y conceptuará al respecto. Si hubiese dudas o aspectos por aclarar, el comité de tarifas, a través de su secretario, solicitará lo pertinente al interesado (vía correo postal o electrónico) antes de emitir su concepto.

La aprobación tendrá lugar mediante resolución suscrita por el Director General de la Unidad Administrativa Espacial de Aeronáutica Civil, la cual plasmará las tarifas que hayan sido aprobadas.

5.2. Indexación de tarifas ya aprobadas Para la actualización de las tarifas ya aprobadas que hayan de ser indexadas, el explotador aeroportuario o concesionario interesado las remitirá, acompañada del estudio correspondiente a la Oficina de Comercialización de Inversión de la Aerocivil, conforme a lo siguiente:

(a) Para la tasa aeroportuaria nacional

Para la tasa aeroportuaria nacional, la tarifa se ajustará de acuerdo con el incremento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, con la siguiente fórmula:

$$Tarifa_t = Redondeo50\left[Tarifa_{t-1}\ x\ \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}\right)\right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año t.
Tarifat-1	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante da la última actualización en del año inmediatamente anterior.
IPCt-1	IPC del año inmediatamente anterior a *t*.
IPCt-2	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1*.
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(b) Para la tasa aeroportuaria internacional

Para la tasa aeroportuaria internacional, la tarifa se ajustará de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumidor en los Estados Unidos de América (IPCEU) publicado mensualmente por el Departamento de Trabajo de Estados Unidos de América (US Department of Labour, Division of Consumer Prices & Indexes), con la siguiente fórmula:

$$TarifaUS_t = Redondeo\ 1\left[TarifaUS_{t-1} \times \left(\frac{IPCEU_{t-1}}{IPCEU_{t-2}}\right)\right]$$

Donde:

TarifaUSt	Valor actualizado de la tarifa expresada en Dólares corrientes para el año t.
TarifaUSt-1	Valor de la tarifa expresada en Dólares corrientes, resultante de la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPCEU t-1	IPC en Estados Unidos del año inmediatamente anterior a *t*.
IPCEU t-2	IPC en Estados Unidos del año inmediatamente anterior a *t-1*.
Redondeo 1	Función que redondea un número al múltiplo de (1) más cercano. Redondea hacia la unidad superior, si el residuo de dividir el número entre uno (1) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la unidad inferior, si el residuo de dividir el número entre uno (1) es menor que cincuenta (50).

(c) Para los derechos de aeródromo en rutas nacionales

Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales, la tarifa de los Derechos de aeródromo para rutas nacionales se ajustará de acuerdo con el incremento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas, con la siguiente fórmula:

$$Tarifa_t = Redondeo50\left[Tarifa_{t-1} \times \left(\frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}\right)\right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año.
Tarifat-1	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante da la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPC t-1	IPC del año inmediatamente anterior a *t*.
IPC t-2	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1*.
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(d) Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales

Para los derechos de aeródromo en rutas internacionales, la tarifa de los derechos de aeródromo para rutas internacionales se ajustará de acuerdo con el incremento del índice de precios al consumidor en los Estados Unidos de América (IPCEU) publicado mensualmente por el Departamento de Trabajo de Estados Unidos de América (US Department of Labour, Division of Consumer Prices & Indexes), con la siguiente fórmula:

$$TarifaUS_t = Redondeo\,1\left[TarifaUS_{t-1}\,x\,\left(\frac{IPCEU_{t-1}}{IPCEU_{t-2}}\right)\right]$$

Donde:

Tarifat	Valor actualizado de la tarifa expresada en Pesos corrientes para el año t.
Tarifat-1	Valor de la tarifa expresada en Pesos corrientes, resultante da la última actualización del año inmediatamente anterior.
IPCt-1	IPC del año inmediatamente anterior a *t*.
IPCt-2	IPC del año inmediatamente anterior a *t-1*.
Redondeo 50	Función que redondea un número al múltiplo de cincuenta (50) más cercano. Redondea hacia la centena superior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es mayor o igual a cincuenta (50). Redondea hacia la centena inferior, si el residuo de dividir el número entre cien (100) es menor que cincuenta (50).

(e) Procedimiento y reglas de la indexación (1) Para hacer efectiva la indexación de las tarifas no se requiere de la expedición de una nueva resolución por parte de la Aerocivil. La Oficina de Comercialización e Inversión informará al explotador aeroportuario o concesionario interesado, mediante oficio, que la indexación puede ser aplicada, una vez la haya examinado y encontrado satisfactorio su cálculo. (2) A partir del 20 de enero de cada año, se aplicarán las tarifas debidamente indexadas hasta esa fecha utilizando las fórmulas contenidas en la presente sección. (3) El explotador aeroportuario o concesionario deberá informar a todos los explotadores de aeronaves que operan en su aeropuerto y a través de medios de comunicación administrativos, los incrementos de las tarifas como resultado de su indexación. Lo anterior deberá realizarse con no menos de cinco (5) días de antelación a la fecha en que las nuevas tarifas se hagan efectivas. (f) En caso de que, por cualquier motivo sea necesario ajustar tarifas por encima del IPC, ello no se considerará como una indexación, sino como una nueva tarifa y en consecuencia deberá someterse al procedimiento de aprobación previsto en 5.1.

4.2.2.1 Sobre la mora en el pago

En el evento de mora en el pago a los explotadores concesionarios aeroportuarios de las tasas aeroportuarias, derechos de aeródromo y otros derechos aeroportuarios por parte del explotador de aeronave, el explotador o concesionario aeroportuario podrá restringirle algunos servicios del correspondiente aeropuerto, tales como puentes de abordaje, counters etc. sin que se afecte la prestación del servicio público esencial del transporte aéreo. Si la situación de mora persiste, el explotador aeroportuario podrá solicitar a la Aerocivil la suspensión en la aceptación de planes de vuelo originados en el aeropuerto en cuestión, en relación con la aeronave o aeronaves operadas por el explotador moroso. En caso de operaciones esporádicas efectuadas por explotadores morosos de aeronaves extranjeras, la suspensión de los planes de vuelo podrá solicitarse y aplicarse como primera medida. Lo anterior sin perjuicio del cobro de intereses por mora al momento de efectuarse el pago y de las vías judicial o extrajudicial a las que pueda acudir el acreedor. Adicionalmente los explotadores o concesionarios aeroportuarios podrán exigir a los explotadores de aeronaves garantías en relación con el pago oportuno de las tasas y derechos a que se refiere este Apéndice.

4.3 Cadena de valor

De acuerdo con documento Sector Aeronáutico publicado por la Autoridad Aeronáutica13:

La cadena de valor que se muestra en la siguiente ilustración, incluye todas las actividades que dan valor al producto o servicio y que están vinculadas a lo largo de la cadena de suministro. Algunas de

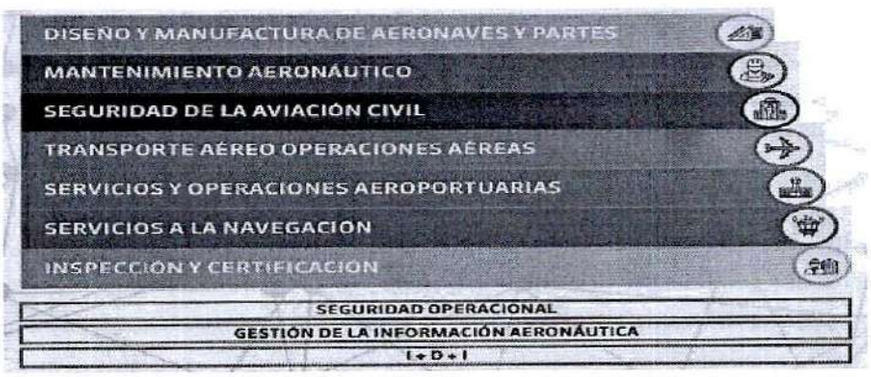
---

[13] Autoridad Aeronáutica. (S.F). SECTOR AERONÁUTICO. Disponible en: https://www.colombiaaprende.edu.co/sites/default/files/files_public/2022-05/cartilla-sector-aeronautico.pdf

estas actividades son desarrolladas por varios sectores de la economía en un sistema articulado, que da como resultado una cadena ampliada. Para efectos del diseño de las cualificaciones del Sector Aeronáutico - Aviación Civil, que harían parte del Catálogo Nacional de Cualificaciones, fue necesario separar todas aquellas actividades que vinculan talento humano no relacionado directamente con las actividades misionales del sector; con lo cual se llegó a la identificación de la cadena de valor focalizada, es decir, a la caracterización de las actividades misionales del sector, realizadas por el capital humano cuya cualificación es únicamente responsabilidad del Sector Aeronáutico – Aviación Civil, por su alto grado de especialidad y con lo cual se garantiza el cumplimiento de las promesas de valor.

La cadena de valor del Sector Aeronáutico - Aviación Civil es el resultado de la apropiación de la contextualización del sector (ver figura 5), la delimitación y el alcance del sector desde los referentes internacionales Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) Rev. 4 AC, Clasificación Internacional Uniforme de ocupaciones (CIUO) 08 AC y la Clasificación Única de Ocupaciones para Colombia (CUOC). El consenso se logró luego de siete reuniones de trabajo, seis versiones elaboradas antes de tener la hipótesis final, y otras sesiones del equipo técnico-metodológico, revisando diferentes literaturas relacionadas con los subsectores identificados, además de las observaciones de aliados del proyecto, como el Ministerio de Educación Nacional (MEN) y la Aeronáutica Civil. Es importante aclarar que si bien el sector está compuesto por cinco subsectores, la cadena de valor cumple la función de articularlos en una sola propuesta integradora

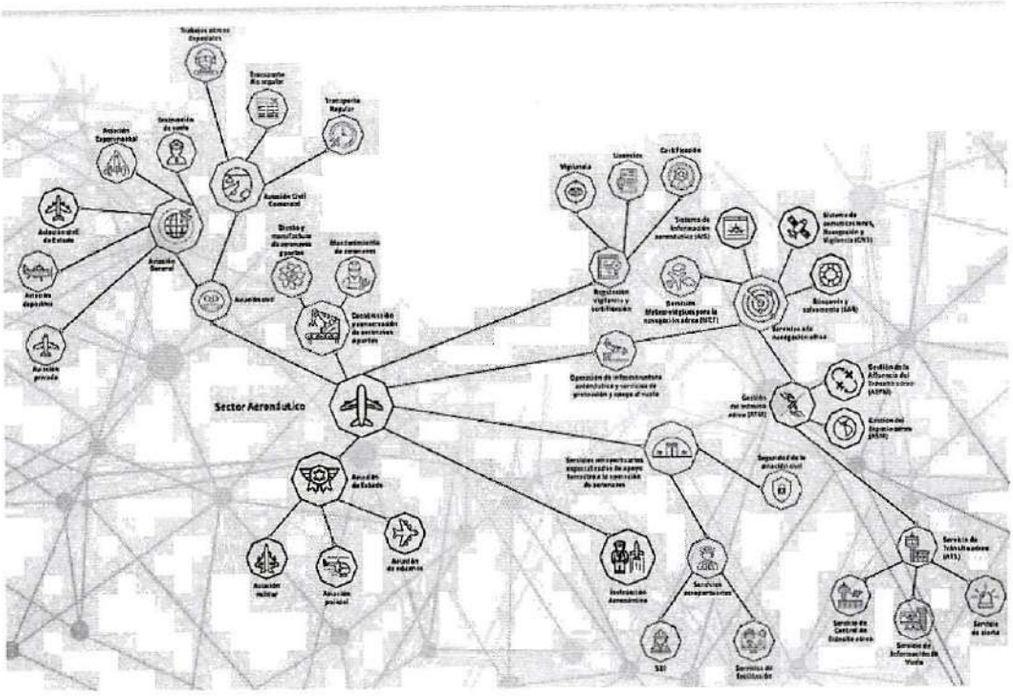
Ilustración 7 Cadena de valor del sector aeronáutico



4.3.1 Cadena de valor del transporte aéreo comercial

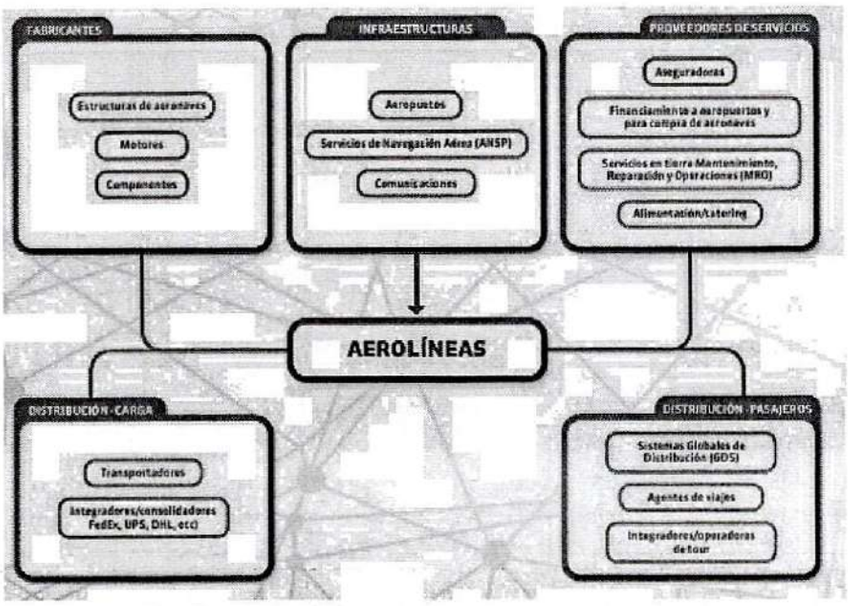
La cadena de valor del transporte aéreo comercial se compone de varios segmentos interrelacionados que pueden agruparse en segmentos anteriores (upstream) y posteriores (downstream), con las aerolíneas como nodo central de la cadena, como se muestra en las ilustraciones siguientes. Se caracteriza por un bajo grado de integración vertical. Por lo general, las aerolíneas no tienen presencia en otros sectores de la cadena, ya que con el tiempo han dejado sus intereses en otros segmentos, sea por cambios en la legislación local intervenciones regulatorias o decisiones internas, para mejorar su competitividad y desempeño financiero. Sin embargo, algunas aerolíneas han invertido en socios estratégicos como proveedores de combustible, proveedores de servicios en tierra, servicios comerciales en aeropuertos, catering u otros. Otro sector donde existe inversión de las aerolíneas en el mundo, es en instalaciones de terminales de carga, operadores de manejo de carga o entrega de carga.

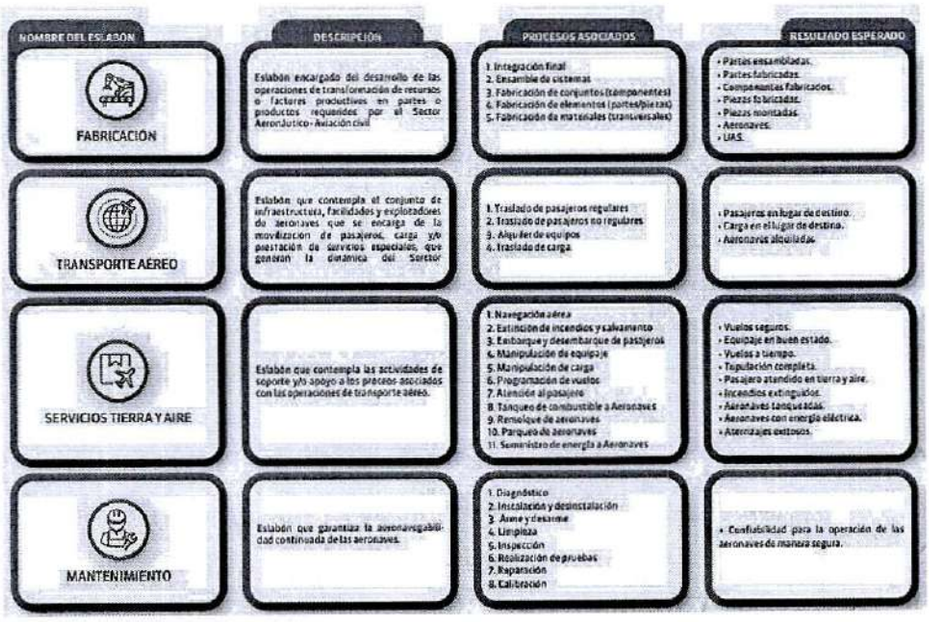
Ilustración 8 Cadena de valor del transporte aéreo comercial

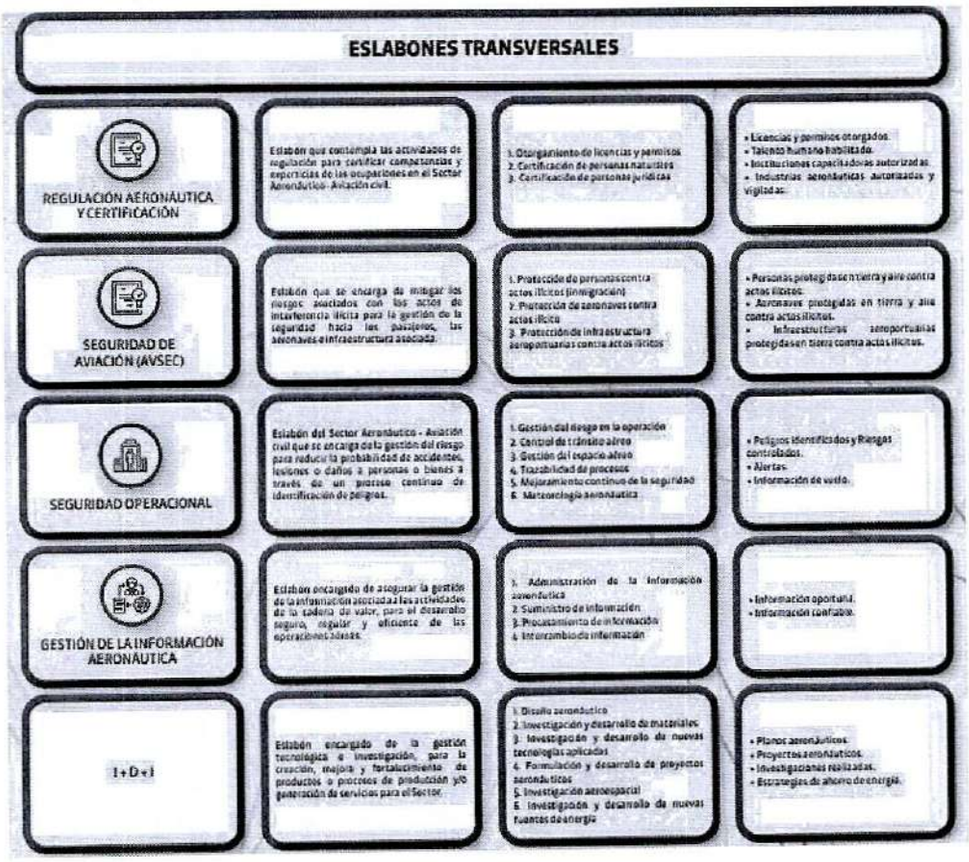


4.3.1.1.1 Cadena de suministro del sector transporte aéreo comercial

Ilustración 9 Cadena de suministro del sector transporte aéreo comercial







4.4 Papel que juegan los potenciales oferentes

4.5 Ciclo de vida de la prestación del servicio

El tiempo de explotación y operación de aeropuertos bajo la figura jurídica de concesión, está regulado en la misma Ley 1508 de 2012 así:

> ***ARTÍCULO 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada.*** *Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.*

6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.

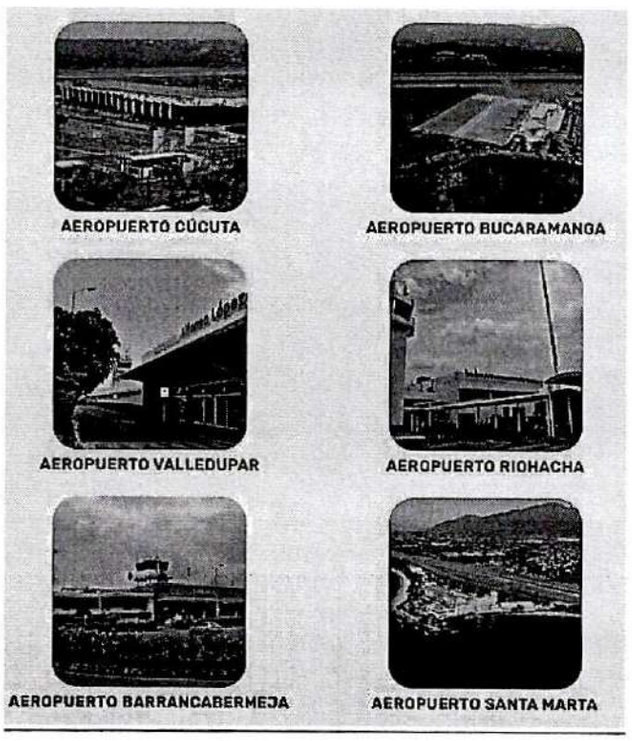
4.6 Identificación de proveedores

4.6.1 Proveedores que actualmente son concesionarios de aeropuertos

- **Aeropuertos de Oriente S.A.S**

Aeropuertos de Oriente S.A.S., es una sociedad compuesta por: Colombian Infrastructure Equity Fund, CIEF; EXI Cerpi Holding; y MIP Cerpi Holding.

https://www.aerooriente.com.co/conocenos/



ODINSA

https://www.odinsa.com/odinsa-aeropuertos/



Aeropuerto Internacional El Dorado
Bogotá

Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre
Quito

- **Airplan Aero**

https://www.airplan.aero/quienes-somos

La historia de la empresa inició en 2008, luego que se adjudicara y firmara el Contrato de Concesión con el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera y la Aeronáutica Civil. Esta última ejerció como concedente hasta 2013, ya que a partir de dicho año la Agencia Nacional de Infraestructura asumió la responsabilidad en conjunto con el EPAOH.

El Contrato en mención, que tiene como plazo mínimo 2032 y máximo 2048, nos ha permitido operar, administrar, adecuar, modernizar, mantener y explotar comercialmente las terminales aéreas de Rionegro, Medellín, Montería, Carepa, Corozal y el Centro de Servicios Aeropuerto de Quibdó, teniendo en cuenta que desde el mismo 2008 nos constituimos como Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro-Norte.

- **OPAIN SA**

El concesionario Opain, de mayoría accionaria de Odinsa, es el encargado de administrar, modernizar, expandir, operar, mantener y comercializar el Aeropuerto El Dorado, que es hoy por hoy, es una de las obras de infraestructura más importantes de Colombia

https://www.opain.co/page/sobreopain

- **Iniciativa plural aeropuertos del suroccidente colombiano**

Conformada por: CFC Energy Holding SAS y AENA Desarrollo Internacional S.M.E S.A.

- **AERTEC - Aviation, Aerospace & Defence**

https://aertecsolutions.com/

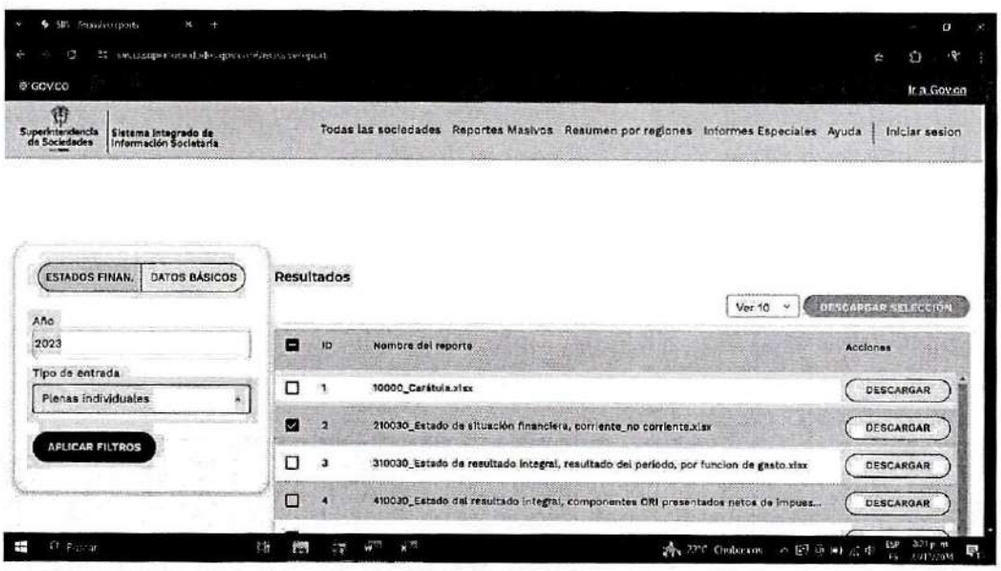
- **KPMG**

https://kpmg.com/co/es/home.html

4.6.2 Oferta de maquinaria en Colombia: disponibilidad y proveedores

4.6.3 Proveedores superintendencia de sociedades

Se obtuvo una muestra de las sociedades a nivel nacional que realizan la actividad económica **5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo**. Lo anterior a través de la consulta de las bases de datos abiertas del Sistema Integrado de Información Societaria en https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/



Se obtuvo una muestra de 11 empresas que realizan la actividad económica 5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo, las cuales reportaron su información financiera a corte 31 de diciembre de 2024.

Tabla 10 Muestra de empresas obtenidas

Punto de Entrada	NIT	Fecha de Corte	Razón social de la sociedad	Clasificación Industrial Internacional Uniforme Versión 4 A.C (CIIU)	Tipo societario
Pymes-Individuales	800064763	2023-12-31	MENZIES AVIATION COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	800115731	2023-12-31	AEROLINEA REGIONAL DE COLOMBIA SAS - EN REORGANIZACION	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	800202447	2023-12-31	RAFAEL ESPINOSA G Y CIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	860034917	2023-12-31	INVERSIONES AEREAS INVERSA S.A.S	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	860506611	2023-12-31	RAPIDEXXUS SA	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	01. SOCIEDAD ANÓNIMA
Pymes-Individuales	900106070	2023-12-31	A PORT OPERACIONES COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900167638	2023-12-31	Operadora Airplan S.A.S	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900336816	2023-12-31	ARINC SISTEMAS AEROPORTUARIOS DE COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900409587	2023-12-31	SERVICIO DE AVIACION ALLIED COLOMBIA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900457339	2023-12-31	SERVICIO DE AVIACION ALLIED BOGOTA SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS
Pymes-Individuales	900661675	2023-12-31	Allied Aviation Colombiana SAS	H5223 - Actividades de aeropuertos, servicios de navegación aérea y demás actividades conexas al transporte aéreo	08. SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA SAS

Fuente: Superintendencia de Sociedades

Es importante dejar constancia que la muestra de empresas analizada en el presente, no tiene en cuenta la totalidad (población) de empresas que realizan actividades económicas directamente relacionadas con el alcance del proceso de contratación.

Lo anterior ya que las empresas que reportan el balance general de estados financieros a corte 31 de diciembre de 2023 son aquellas que son sujetos de inspección de la superintendencia de sociedades en los términos del artículo 2.2.2.1.1.1. del Decreto 1074 de 2015:

> *ARTÍCULO 2.2.2.1.1.1. Causales de vigilancia por activos o ingresos. Quedarán sometidas a la vigilancia de la Superintendencia de Sociedades, siempre y cuando no estén sujetas a la vigilancia de otra Superintendencia, las sociedades mercantiles y las empresas unipersonales que a 31 de diciembre de 2006, o al cierre de los ejercicios sociales posteriores, registren:*
>
> ***1. Un total de activos, superior al equivalente a setecientos ochenta y nueve mil trescientos noventa coma seis (789.390, 6) unidades de valor tributario - UVT;***
>
> ***(Numeral MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022)***

2. Ingresos totales, incluidos superiores al valor de setecientos ochenta y nueve mil trescientos noventa coma seis (789. 390,6) unidades de valor tributario - UVT.

(Numeral MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022)

PARÁGRAFO. Para los efectos previstos en este artículo, los salarios mínimos legales mensuales se liquidarán con el valor vigente al 1 de enero siguiente a la fecha de corte del correspondiente ejercicio.

La vigilancia en este evento, iniciara el primer día hábil del mes de abril del año siguiente a aquel al cuál corresponda el respectivo cierre contable. Cuando los montos señalados se reduzcan por debajo del umbral establecido en este artículo, la vigilancia cesara a partir del primer día hábil del mes de abril del año siguiente a aquel en que la disminución se registre. ***Negrita y subrayado fuera del texto original***

De acuerdo con lo establecido en el articulo 2.2.2.1.1.1. del Decreto 1082 de 2015 (MODIFICADO por el Art. 32 del Decreto 2642 de 2022), las sociedades que en la vigencia 2023 tuvieron ingresos totales o activos totales por la suma de 789.930,6 UVT debieron reportar su situación financiera a la superintendencia de sociedades. En 2023 1 UVT era la suma de $42.412, por tanto, 789.930,6 UVT son $ 33.479.634.127,20.

5 ESTABLECIMIENTO DEL PRESUPUESTO OFICIAL

De conformidad con lo dispuesto en la **Ley 1508 de 2012**, el **Decreto 1082 de 2015**, las disposiciones aplicables a las Asociaciones Público-Privadas (APP) y la estructuración técnica, jurídica, financiera y de riesgos del presente proyecto, se determinó que el proceso de selección corresponde a un **contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada de iniciativa pública**, cuyo mecanismo de remuneración difiere de los contratos tradicionales financiados con recursos del presupuesto público.

En consecuencia, el presente proceso **no contempla la apropiación de un presupuesto oficial destinado al pago directo del contrato**, toda vez que el concesionario asumirá la financiación de las inversiones requeridas para la operación, administración, explotación económica, mantenimiento, modernización y ampliación del Aeropuerto Los Pozos, recuperando dicha inversión mediante la explotación económica de la infraestructura aeroportuaria y las demás fuentes de ingreso autorizadas en el contrato de concesión, de conformidad con el modelo financiero aprobado durante la etapa de estructuración.

El valor económico del proyecto corresponde a la estimación de las inversiones, costos de operación, mantenimiento, administración, reposición de activos, modernización de la infraestructura y demás obligaciones contractuales definidas en los estudios técnicos, financieros y jurídicos que hacen parte integral del proceso de estructuración de la Asociación Público-Privada.

En este sentido, el equilibrio económico y financiero del contrato se soporta en el modelo financiero elaborado durante la estructuración del proyecto, el cual incorpora las proyecciones de demanda, ingresos, inversiones, costos de operación y mantenimiento, gastos administrativos, reposición de activos, riesgos asignados, indicadores financieros y demás variables económicas necesarias para garantizar la viabilidad del proyecto durante el plazo de la concesión.

Por lo anterior, el presente proceso **no establece un presupuesto oficial como valor máximo de contratación**, sino que el valor del contrato corresponderá al monto total de las inversiones, costos y obligaciones que asuma el concesionario durante la ejecución contractual, conforme a las condiciones previstas en el contrato de concesión, el modelo financiero y los documentos que hacen parte integral del proceso de selección.

- **El Decreto 1082 de 2015 y la Ley 1508 de 2012 establecieron las siguientes disposiciones frente el valor de contratos de proyectos de asociaciones público privadas**

ARTÍCULO 2.2.2.1.4.3. Valor del contrato en proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública. El valor de los contratos de los proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública comprende el presupuesto estimado de inversión que corresponde al valor de la construcción, reparación, mejoramiento, equipamiento, operación y mantenimiento del proyecto y demás actividades técnicas necesarias para el cumplimiento del contrato.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 1508 de 2012, el valor de las adiciones de recursos y prórrogas sumadas no podrán ser superiores al veinte por ciento (20%) del valor del contrato inicialmente pactado.

Dentro de los límites establecidos en el artículo 13 de la Ley 1508 de 2012, si el porcentaje de recursos públicos adicionales respecto del valor total de las adiciones y prórrogas es superior al porcentaje de los desembolsos de recursos públicos inicialmente pactados respecto del valor inicial del contrato, las adiciones de recursos públicos deberán ser sometidas a consideración del Confis o la instancia que haga sus veces a nivel territorial, para que esa instancia se pronuncie sobre el incremento de dicho porcentaje."

6 ESTUDIO FINANCIERO Y ORGANIZACIONAL

6.1 ¿Qué indicadores considerar?

De acuerdo con el ARTÍCULO 2.2.1.1.1.5.3. Requisitos habilitantes contenidos en el RUP del Decreto 1082 de 2015

3. Capacidad Financiera - los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:
3.1. Índice de liquidez: activo corriente dividido por el pasivo corriente.
3.2. Índice de endeudamiento: pasivo total dividido por el activo total.
3.3. Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.
4. Capacidad Organizacional - los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:
4.1. Rentabilidad del patrimonio: utilidad operacional dividida por el patrimonio.
4.2. Rentabilidad del activo: utilidad operacional dividida por el activo total.

6.2 Metodología de establecimiento de indicadores de capacidad financiera y organizacional

La entidad estatal aplica métodos de **análisis de estadística descriptiva** para caracterizar y describir los datos de indicadores de capacidad financiera y capacidad organizacional de las empresas que realizan actividades económicas directamente relacionadas con el alcance del proceso de contratación.

- ✓ La estadística descriptiva permite **sintetizar grandes volúmenes de datos** en información accesible y comprensible. A través de medidas como la media, la mediana, los percentiles y los rangos, es posible resumir el desempeño financiero y organizacional de las empresas, lo que facilita identificar tendencias y comportamientos generales en la muestra.
- ✓ Aplicar estadística descriptiva ayuda a identificar empresas cuyo **comportamiento** financiero u organizacional es **atípico** y se aleja de la distribución normal.
- ✓ La estadística descriptiva permite **comparar** de manera más estructurada a los indicadores de empresas, mediante análisis gráficos como histogramas o diagramas de caja (boxplots), que ofrecen una visión clara de la dispersión y la centralización de los datos.
- ✓ Un estudio financiero que aplica estadística descriptiva mejora la **objetividad** en la toma de decisiones al evitar juicios subjetivos.

Con base en el análisis descriptivo, se pueden establecer **criterios de selección** más justos y alineados con las capacidades promedio del grupo de empresas. Las medidas de dispersión (como la desviación estándar) permiten conocer qué tan homogéneos son los datos, y definir umbrales mínimos de indicadores financieros y organizacionales para el proceso de selección.

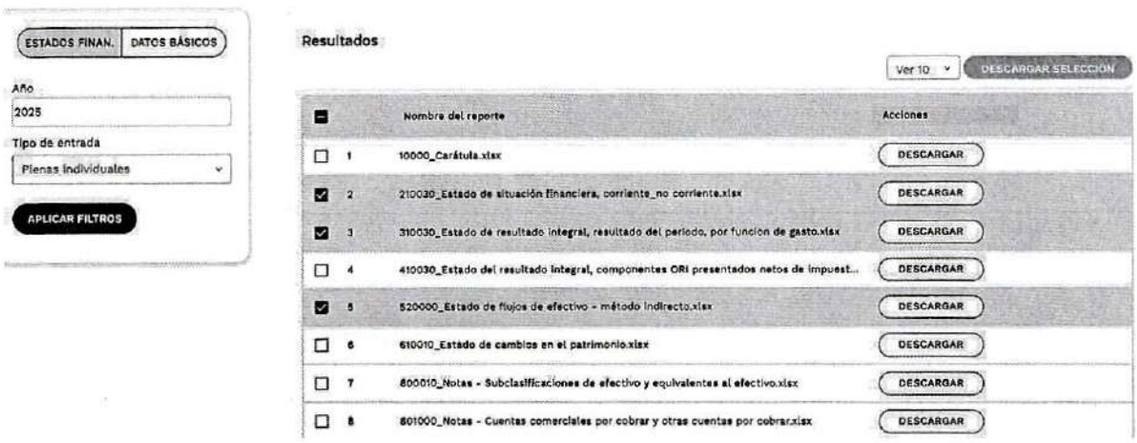
6.3 Muestra de empresas analizada

La información financiera y organizacional que se presenta y analiza en el presente estudio del sector, corresponde aquella que las empresas que están obligadas a reportar esta información a la Superintendencia de Sociedades a través del Sistema Integrado de Reportes Financieros – SIRF.

Información disponible consultada en:

https://siis.ia.supersociedades.gov.co/#/massivereports

Se descargaron los siguientes archivos para cuatro grupos de empresas (plenas individuales, plenas separadas, pymes individuales, pymes separadas) que reportaron su información financiera:



Razón social de la sociedad	Índice de liquidez	Índice de endeudamiento	Razón cobertura de intereses	Rentabilidad sobre los activos	Rentabilidad sobre el patrimonio
LA SA Sociedad de Apoyo Aeronáutico S.A.	1,52	0,49	24,49	0,28	0,54
Industrial Aeronáutica S.A.S.	1,88	0,52	12,05	0,24	0,49
Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas SITA	4,73	0,30	Indeterminado	0,01	0,02
AEROSAN S.A.S.	1,41	0,50	4,80	0,12	0,24
Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S.	1,90	0,30	10,78	0,04	0,06
Promedio	**2,29**	**0,42**	**13,03**	**0,14**	**0,27**
Moda	No presenta	**0,30**	No presenta	No presenta	No presenta
Mínimo	**1,41**	**0,30**	**4,80**	**0,01**	**0,02**
Máximo	**4,73**	**0,52**	**24,49**	**0,28**	**0,54**
Desviación estándar	**1,38**	**0,10**	**8,89**	**0,11**	**0,23**

Mediana	1,88	0,49	11,42	0,12	0,24

- **6.4 Análisis de la información financiera**

La información financiera obtenida de los estados financieros individuales reportados por empresas que desarrollan actividades relacionadas con la operación aeroportuaria, servicios complementarios al transporte aéreo, mantenimiento aeronáutico y tecnología para la navegación aérea permitió evaluar la capacidad financiera y organizacional del sector que potencialmente podría participar en el presente proceso de selección.

La muestra analizada corresponde a empresas con actividades económicas directamente relacionadas con el objeto del contrato, razón por la cual constituye un referente técnico adecuado para establecer los indicadores financieros habilitantes del proceso.

- **1. Índice de Liquidez**

El índice de liquidez refleja la capacidad que tiene una empresa para atender oportunamente sus obligaciones de corto plazo mediante sus activos corrientes.

Los resultados muestran una **liquidez promedio de 2,29 veces**, con valores comprendidos entre **1,41 y 4,73 veces**, evidenciando que las empresas del sector mantienen niveles adecuados de capital de trabajo para atender sus obligaciones inmediatas sin comprometer la continuidad de sus operaciones.

Las empresas **Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas SITA** y **Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S.** presentan los mayores niveles de liquidez, demostrando una importante disponibilidad de activos corrientes frente a sus pasivos corrientes, mientras que **AEROSAN S.A.S.** registra el menor indicador de la muestra, aunque continúa mostrando una relación superior a la unidad, considerada financieramente saludable.

En términos generales, los resultados permiten concluir que las empresas del sector aeroportuario mantienen una adecuada capacidad de pago de corto plazo, aspecto fundamental para contratos de concesión cuya ejecución implica importantes inversiones iniciales y una operación continua durante largos periodos.

- **2. Índice de Endeudamiento**

El indicador de endeudamiento permite determinar el porcentaje de los activos financiados mediante obligaciones con terceros.

La muestra presenta un **endeudamiento promedio del 42 %**, con valores comprendidos entre **30 % y 52 %**, comportamiento que evidencia estructuras financieras equilibradas y un adecuado respaldo patrimonial.

Las empresas con menores niveles de endeudamiento corresponden a **SITA** y **Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S.**, mientras que **Industrial Aeronáutica S.A.S.** presenta el mayor porcentaje de endeudamiento de la muestra, sin superar niveles considerados de riesgo para este tipo de actividades.

Los resultados evidencian que el sector desarrolla sus operaciones mediante una combinación razonable de recursos propios y financiación externa, permitiendo asumir inversiones importantes sin comprometer su estabilidad financiera.

- **3. Razón de Cobertura de Intereses**

La razón de cobertura de intereses mide la capacidad que tiene una empresa para cubrir sus gastos financieros mediante la utilidad operacional generada durante el ejercicio.

Las empresas que reportan gastos financieros presentan una **cobertura promedio de 13,03 veces**, alcanzando valores entre **4,80 y 24,49 veces**, lo que demuestra una amplia capacidad para atender sus obligaciones financieras.

En el caso de **Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas SITA**, el indicador aparece como **indeterminado**, debido a que la empresa no registra gastos financieros durante el período evaluado.

- **¿Qué significa una cobertura de intereses indeterminada?**

Cuando una empresa no registra gastos financieros, el denominador del indicador corresponde a cero, razón por la cual matemáticamente el índice no puede calcularse.

Esta situación generalmente representa uno o varios de los siguientes escenarios:

- La empresa no posee obligaciones financieras con entidades de crédito.
- Sus operaciones son financiadas principalmente mediante recursos propios.
- Mantiene una estructura de capital poco apalancada.
- Presenta un bajo riesgo financiero asociado al servicio de la deuda.

Por tanto, un indicador indeterminado no representa una situación negativa; por el contrario, en muchos casos evidencia una estructura financiera sólida y bajos niveles de endeudamiento bancario.

- **4. Rentabilidad sobre los Activos (ROA)**

La rentabilidad sobre los activos mide la eficiencia con la cual la administración utiliza los recursos económicos disponibles para generar utilidades.

El **ROA promedio de la muestra fue del 14 %**, registrando valores entre **1 % y 28 %**.

Las empresas **LA SA Sociedad de Apoyo Aeronáutico S.A.** e **Industrial Aeronáutica S.A.S.** presentan los mayores niveles de eficiencia en la utilización de sus activos, mientras que **SITA** evidencia una rentabilidad considerablemente inferior, situación explicable por la naturaleza de su operación en Colombia.

En términos generales, el comportamiento observado demuestra que las empresas especializadas del sector generan utilidades positivas y mantienen niveles adecuados de productividad sobre los activos administrados.

- **5. Rentabilidad sobre el Patrimonio (ROE)**

El indicador ROE permite establecer la capacidad que tiene una empresa para generar utilidades a partir de los recursos aportados por sus accionistas.

La muestra presenta un **ROE promedio del 27 %**, con valores comprendidos entre **2 % y 54 %**.

Las mayores rentabilidades corresponden a **LA SA Sociedad de Apoyo Aeronáutico S.A.** e **Industrial Aeronáutica S.A.S.**, reflejando una adecuada utilización del patrimonio y una eficiente gestión administrativa.

Por su parte, **Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S.** y **SITA** registran menores niveles de rentabilidad, aunque mantienen resultados positivos, lo que evidencia estabilidad financiera y generación de valor para sus inversionistas.

El análisis de la información financiera permite concluir que las empresas que conforman la muestra presentan, en términos generales, una adecuada capacidad financiera, niveles razonables de endeudamiento, liquidez suficiente para atender sus obligaciones de corto plazo y una rentabilidad positiva tanto sobre los activos como sobre el patrimonio.

Los resultados evidencian un sector económicamente sólido, con empresas que cuentan con capacidad para desarrollar contratos de concesión aeroportuaria que implican inversiones significativas, operación permanente, mantenimiento especializado y cumplimiento de altos estándares técnicos y financieros.

En consecuencia, la información analizada constituye un soporte técnico suficiente para establecer indicadores financieros habilitantes proporcionales al riesgo, complejidad y cuantía del presente proceso de contratación, garantizando simultáneamente la selección objetiva y la pluralidad de oferentes.

6.3.1 Análisis de establecimiento de requisitos

Con fundamento en el análisis de la información financiera reportada por las empresas que conforman la muestra del sector aeroportuario, y considerando la naturaleza del objeto contractual, el plazo de ejecución, las obligaciones de inversión, operación, mantenimiento, administración, modernización y explotación económica previstas para el presente contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP), la Entidad procedió a definir los indicadores financieros y de capacidad organizacional que deberán acreditar los futuros proponentes.

Los valores adoptados no corresponden únicamente al promedio aritmético de la muestra analizada, sino que constituyen requisitos mínimos de capacidad financiera determinados a partir del comportamiento observado en el sector, la complejidad del proyecto, el nivel de riesgo asociado a la concesión y los principios de proporcionalidad, razonabilidad y selección objetiva establecidos en la normativa de contratación estatal.

En consecuencia, la Entidad considera técnicamente procedente establecer los siguientes indicadores habilitantes:

7 1. Índice de Liquidez

Valor mínimo requerido: ≥ 1,50

El análisis financiero evidenció que las empresas especializadas del sector presentan índices de liquidez comprendidos entre **1,41 y 4,73**, con un promedio de **2,29**, lo cual refleja una adecuada capacidad para atender oportunamente sus obligaciones corrientes.

En atención a este comportamiento, la Entidad establece como requisito una liquidez mínima de **1,50**, valor que garantiza que el futuro concesionario cuente con capital de trabajo suficiente para atender las obligaciones derivadas de la etapa preoperativa, las inversiones iniciales, el mantenimiento permanente de la infraestructura aeroportuaria y la operación continua del aeropuerto, sin restringir injustificadamente la participación de oferentes.

Este indicador resulta proporcional al riesgo del contrato y se encuentra dentro del comportamiento observado en las empresas analizadas.

2. Índice de Endeudamiento

Valor máximo permitido: ≤ 50 %

La muestra analizada presenta niveles de endeudamiento entre **30 % y 52 %**, con un promedio cercano al **42 %**, evidenciando estructuras financieras equilibradas y una adecuada combinación entre recursos propios y financiación externa.

Por tal razón, la Entidad establece un endeudamiento máximo del **50 %**, porcentaje que permite acreditar una estructura patrimonial sólida y una adecuada solvencia financiera, reduciendo el riesgo

de incumplimiento durante la ejecución contractual y garantizando que el concesionario disponga de capacidad suficiente para asumir las inversiones y obligaciones propias del proyecto.

El porcentaje adoptado corresponde al comportamiento predominante del sector y favorece la estabilidad financiera durante toda la vigencia de la concesión.

3. Razón de Cobertura de Intereses

Valor mínimo requerido: ≥ 5,00

Las empresas que reportan gastos financieros presentan coberturas comprendidas entre **4,80 y 24,49 veces**, con un promedio de **13,03 veces**, lo que evidencia una amplia capacidad para atender sus obligaciones financieras mediante la utilidad operacional.

En consecuencia, la Entidad considera razonable exigir una cobertura mínima de **cinco (5) veces**, requisito que garantiza que el futuro concesionario podrá atender holgadamente sus compromisos financieros aun frente a escenarios de disminución temporal de ingresos, incremento en costos operacionales o variaciones económicas propias de la actividad aeroportuaria.

Este indicador constituye un mecanismo adecuado para reducir el riesgo financiero del proyecto y asegurar la continuidad de la prestación del servicio.

4. Rentabilidad sobre los Activos (ROA)

Valor mínimo requerido: ≥ 10 %

La rentabilidad sobre los activos observada en la muestra presenta valores entre **1 % y 28 %**, con un promedio cercano al **14 %**, lo que demuestra que las empresas especializadas del sector generan utilidades positivas mediante una adecuada utilización de sus activos.

Con fundamento en este comportamiento, la Entidad adopta un ROA mínimo del **10 %**, porcentaje que refleja un nivel adecuado de eficiencia administrativa y operativa, permitiendo identificar empresas con capacidad para transformar sus inversiones en resultados financieros sostenibles durante la ejecución del contrato.

Este requisito guarda correspondencia con el desempeño promedio del mercado y resulta proporcional a la magnitud de la inversión requerida.

5. Rentabilidad sobre el Patrimonio (ROE)

Valor mínimo requerido: ≥ 20 %

La muestra presenta una rentabilidad sobre el patrimonio comprendida entre **2 % y 54 %**, con un promedio aproximado del **27 %**, evidenciando que las empresas del sector generan retornos positivos para sus accionistas y mantienen niveles adecuados de eficiencia financiera.

Por lo anterior, la Entidad establece un ROE mínimo del **20 %**, indicador que permite verificar que el futuro concesionario administra eficientemente sus recursos propios, mantiene una adecuada generación de utilidades y cuenta con una estructura patrimonial sólida para soportar la ejecución de un proyecto de concesión aeroportuaria de largo plazo.

El valor adoptado se encuentra por debajo del promedio observado en la muestra, garantizando un equilibrio entre la exigencia financiera del proceso y la promoción de la pluralidad de oferentes.

de proporcionalidad, libre concurrencia, transparencia y selección objetiva que rigen la contratación estatal.

8 Justificación de los Valores Establecidos

- Los valores mínimos propuestos se encuentran alineados con el comportamiento financiero observado en las empresas que conforman la muestra analizada, particularmente **LA SA**

Sociedad de Apoyo Aeronáutico S.A., Industrial Aeronáutica S.A.S., AEROSAN S.A.S., Servicios Aeroportuarios Integrados SAI S.A.S. y Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas SITA, las cuales desarrollan actividades directamente relacionadas con la operación aeroportuaria, los servicios aeronáuticos, el mantenimiento especializado y la infraestructura tecnológica del sector. La información financiera evidencia niveles adecuados de liquidez, rentabilidad y cobertura de obligaciones financieras, constituyéndose en un referente técnico para la definición de los requisitos habilitantes del presente proceso.

- Los indicadores adoptados consideran la necesidad de que el futuro concesionario mantenga una estructura financiera sólida que le permita atender oportunamente las obligaciones derivadas de la administración, operación, mantenimiento, conservación, modernización, expansión y explotación económica del Aeropuerto Los Pozos. Lo anterior comprende la ejecución de inversiones, la conservación de la infraestructura aeroportuaria, la operación permanente de las instalaciones, la prestación continua de los servicios a los usuarios y la capacidad de responder ante contingencias operativas, financieras o variaciones en la demanda del transporte aéreo.

- Los indicadores financieros y organizacionales establecidos como requisitos habilitantes buscan garantizar la idoneidad, solvencia económica y sostenibilidad financiera del futuro concesionario. En tal sentido, la Entidad determinó como parámetros mínimos una **liquidez igual o superior a 1,50**, un **endeudamiento igual o inferior al 50 %**, una **cobertura de intereses igual o superior a cinco (5) veces**, una **rentabilidad sobre los activos (ROA) igual o superior al 10 %** y una **rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) igual o superior al 20 %**. Estos valores fueron definidos considerando el comportamiento financiero observado en el sector y la necesidad de asegurar que el contratista cuente con la capacidad económica suficiente para ejecutar un contrato de concesión de largo plazo.

- El establecimiento de estos indicadores permite seleccionar empresas con adecuada capacidad para generar recursos, administrar eficientemente sus activos, mantener una estructura patrimonial equilibrada y atender oportunamente sus obligaciones financieras. Así mismo, garantiza que el concesionario cuente con la fortaleza económica necesaria para sostener las inversiones requeridas durante toda la etapa contractual, incluyendo actividades de mantenimiento, reposición de activos, modernización tecnológica, mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria y prestación eficiente de los servicios aeroportuarios.

- De igual manera, la definición de los requisitos financieros procura preservar la **pluralidad de oferentes**, toda vez que los valores adoptados corresponden al comportamiento general observado en las empresas especializadas del sector y no constituyen exigencias desproporcionadas o restrictivas. Por el contrario, representan umbrales razonables que permiten la participación de operadores con capacidad técnica y financiera comprobada, garantizando simultáneamente la adecuada protección de los recursos públicos y la correcta ejecución del proyecto.

- En consecuencia, los indicadores financieros y organizacionales definidos constituyen requisitos objetivos, proporcionales y acordes con la naturaleza, complejidad, cuantía y plazo del contrato de concesión. Su adopción fortalece los principios de **planeación, transparencia, selección objetiva, libre concurrencia, responsabilidad y eficiencia administrativa**, permitiendo identificar proponentes con la capacidad financiera suficiente para garantizar la operación, administración, mantenimiento, modernización, expansión y explotación económica del Aeropuerto Los Pozos durante toda la vigencia contractual, contribuyendo al desarrollo sostenible del sistema aeroportuario y al cumplimiento de los fines de la contratación estatal.

CONCLUSIONES

1. Las Asociaciones Público-Privadas (APP) constituyen un mecanismo de vinculación de capital privado para el desarrollo de infraestructura pública y la prestación de servicios asociados, cuya estructuración exige el cumplimiento de un marco jurídico, técnico, financiero, ambiental, predial, social y de riesgos altamente especializado, conforme a lo previsto en la Ley 1508 de 2012, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas que regulan la materia. En consecuencia, la adecuada elaboración de los estudios y documentos previos resulta determinante para identificar, asignar y gestionar los riesgos del proyecto, establecer su viabilidad integral y garantizar la sostenibilidad técnica y financiera durante toda la vigencia de la concesión.

2. El esquema de Asociación Público-Privada representa una herramienta eficiente para promover la participación del sector privado en el desarrollo, administración, operación, mantenimiento, modernización y expansión de la infraestructura aeroportuaria, permitiendo aprovechar su capacidad técnica, financiera y de gestión. Este modelo facilita la ejecución de inversiones de largo plazo, incorpora mecanismos de distribución eficiente de riesgos y orienta la remuneración del concesionario al cumplimiento de estándares de calidad, disponibilidad y niveles de servicio, contribuyendo al fortalecimiento de la conectividad aérea, la competitividad regional y el desarrollo económico del Municipio de San Gil.

3. El análisis financiero realizado sobre empresas representativas del sector aeroportuario permitió establecer requisitos habilitantes acordes con las condiciones reales del mercado. Los indicadores adoptados por la Entidad —liquidez igual o superior a **1,50**, endeudamiento igual o inferior al **50 %**, cobertura de intereses igual o superior a **cinco (5) veces**, rentabilidad sobre activos (ROA) igual o superior al **10 %** y rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) igual o superior al **20 %**— constituyen parámetros objetivos, proporcionales y suficientes para acreditar la capacidad financiera de los futuros proponentes, garantizando que el concesionario cuente con la solvencia necesaria para ejecutar las inversiones requeridas y asegurar la prestación continua, eficiente y segura de los servicios aeroportuarios.

4. La infraestructura aeroportuaria objeto de la concesión deberá desarrollarse y administrarse conforme al correspondiente **Plan Maestro del Aeropuerto**, instrumento de planificación que define el crecimiento, modernización y expansión de la infraestructura en el mediano y largo plazo, permitiendo orientar las inversiones, optimizar la capacidad instalada y garantizar la sostenibilidad operacional del aeropuerto durante el horizonte del contrato.

5. Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), expedidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, constituyen el principal marco regulatorio aplicable a la administración, operación y explotación de aeropuertos en el territorio nacional. Su cumplimiento garantiza que las actividades aeroportuarias se desarrollen bajo estándares internacionales de seguridad operacional, seguridad de la aviación civil, calidad del servicio, mantenimiento de infraestructura, protección ambiental y gestión operacional, asegurando la adecuada prestación del servicio público de transporte aéreo.

La observancia permanente de los RAC permitirá que el concesionario mantenga las condiciones técnicas necesarias para la certificación y operación del aeropuerto, implementando procedimientos que reduzcan los riesgos operacionales y fortalezcan la seguridad de pasajeros, tripulaciones, aeronaves y demás usuarios de la infraestructura aeroportuaria.

6. El futuro concesionario deberá cumplir integralmente las obligaciones establecidas por la Aeronáutica Civil para los explotadores de aeródromos, incluyendo la elaboración, actualización e implementación del **Manual de Aeródromo**, los programas de mantenimiento, los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS), los planes de emergencia aeroportuaria, los programas de fauna, los procedimientos de inspección y todas aquellas obligaciones técnicas previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, como condición indispensable para garantizar la continuidad de la certificación y de la operación aeroportuaria.

7. El régimen tarifario aplicable a los aeropuertos constituye uno de los principales mecanismos para garantizar el equilibrio económico de los contratos de concesión. Las tarifas aeroportuarias deberán sujetarse a las disposiciones expedidas por la Aeronáutica Civil y a los procedimientos establecidos en

los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, asegurando que cualquier cobro responda a criterios de razonabilidad, eficiencia económica, transparencia y sostenibilidad financiera.

La regulación vigente permite que las tarifas sean revisadas y actualizadas conforme a los mecanismos autorizados por la autoridad aeronáutica, preservando el equilibrio financiero del contrato sin afectar la competitividad del aeropuerto ni los derechos de los usuarios. Este marco regulatorio proporciona seguridad jurídica a los inversionistas, disminuye la incertidumbre económica del proyecto y favorece la participación de un mayor número de proponentes en el proceso de selección.

8. La operación y explotación del aeropuerto deberá desarrollarse bajo criterios de accesibilidad universal e inclusión, garantizando el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Decreto 1079 de 2015, la Ley 1618 de 2013 y las demás normas que regulan la atención de personas con discapacidad o movilidad reducida. En consecuencia, el concesionario deberá implementar las adecuaciones físicas, tecnológicas y operativas necesarias, capacitar permanentemente a su personal y adoptar protocolos de atención diferencial que aseguren el acceso efectivo de todos los usuarios a los servicios aeroportuarios.

El cumplimiento de estas obligaciones no solo constituye un deber legal, sino un componente esencial de la calidad del servicio público de transporte aéreo, contribuyendo al fortalecimiento de la inclusión, la seguridad operacional y la responsabilidad social del proyecto, así como a la sostenibilidad integral de la concesión.

Dado en San Gil, a los diecisiete (17) días del mes de julio de 2026.

XIOMARA LEMUS SANTISTEBAN
Contratista estudios sector