

DJUG-130.002-2025

Bogotá D.C, 19 de marzo de 2025

Doctora

PAMELA JARAMILLO LOMBANA

Gerente

CORPORACIÓN CÍVICA DE CALDAS

Doctora

MARÍA FRANCISCA ESCOBAR BOTERO

Coordinadora

CENTRO DE OBSERVACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA DE CALDAS

Vía correo electrónico: gerencia@corporacioncivicaecaldas.com
secretaria@corporacioncivicaecaldas.com
coic@intergremialcaldas.org

Asunto: Respuesta a la solicitud realizada el 11 de marzo de 2025 vía correo electrónico bajo el asunto “Comentarios y consideraciones sobre los prepliegos PAUG-CA-01-2025”.

Respetadas Doctoras Jaramillo Lombana y Escobar Botero:

Sea lo primero agradecerles por su comunicación. Para la Unidad de Gestión del Patrimonio Autónomo AeroCafé - UGPAA es de la mayor relevancia contar con la participación de entidades como son la Corporación Cívica de Caldas y el Centro de Observación para la Infraestructura de Caldas, que tienen por principal misión la búsqueda del bienestar y el desarrollo de nuestra región, lo cual compartimos y apoyamos de forma irrestricta. Es por esta razón que nos complace poder contestar de manera oportuna las inquietudes y sugerencias compartidas en el documento descrito en el asunto.

Como bien lo manifiestan en su comunicado, el proyecto de construcción de las obras de la Etapa I del Lado Aire del Aeropuerto del Café es de suma importancia, tanto para la región como para el país, y por esta razón la UGPAA ha decidido estructurarlo bajo las mejores prácticas de contratación implementadas en el país para proyectos de gran complejidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, y con el fin de dar respuesta a la solicitud del asunto relacionado con el proceso de precalificación PAUG-CA-01-2025 adelantado por la UGPAA, realizamos la división de la solicitud de acuerdo con cada temática relacionada de la siguiente manera:

Solicitud de aclaración No. 1

“Respecto a la estructuración del proyecto, nos gustaría conocer las consideraciones que llevaron a definir un plazo de diez (10) meses para la etapa de preconstrucción, específicamente en relación con las actividades de ajuste de diseño, permisos y planeación que se contemplan para ese periodo. Igualmente, quisiéramos entender los motivos por los cuales se plantea una fase de garantía y monitoreo de dieciocho (18) meses, teniendo en cuenta que existen pólizas que cubren las garantías de construcción, y que el monitoreo ambiental ya es exigido por la licencia respectiva. Agradeceríamos se nos precise si estos tiempos adicionales responden a obligaciones distintas a las ya previstas por la normatividad vigente y cuál es el alcance y actividades de dicha fase.”

Respuesta: Uno de los principales propósitos de este contrato de obra es desarrollar una adecuada distribución de riesgos. Esta distribución inicia con el riesgo de diseño, que se refiere a los efectos positivos y negativos derivados del valor real del proyecto, como consecuencia de la adecuación de los diseños a los resultados previstos en el contrato.

Siguiendo lo previsto en el Documento CONPES 3714 de 2012, el riesgo de diseño sería por su naturaleza de aquellos que son mejor administrados por el contratista privado, pues es experto en las actividades de ingeniería. Sin embargo, en este caso la entidad ya cuenta con diseños de detalle, por lo que el riesgo de diseño no se transfiere en este caso con el encargo de la elaboración de los diseños de construcción, sino con la verificación de dichos diseños por parte del Contratista al punto de que sean apropiados por éste. Esta apropiación, implica que el Contratista indicará que los diseños son construibles y que asume el riesgo derivado de estos.

Ahora bien, para que ese riesgo pueda ser efectivamente trasladado, se requiere que el Contratista tenga el tiempo suficiente para preparar el análisis de los diseños, la viabilidad de su efectiva ejecución y los eventuales cambios que requieran. Es por esa causa que se requiere otorgar tiempo suficiente al Contratista para que el riesgo se entienda efectivamente trasladado y evitando futuras reclamaciones por ineptitud de los diseños que no habrían podido advertirse en la Fase de Preconstrucción.

En este contexto, durante la Fase de Preconstrucción, estimada en diez (10) meses, el contratista se encargará de la revisión de los estudios y diseños, tal y como se ha realizado en procesos de la Aeronáutica Civil, el Instituto de Desarrollo Urbano o el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. Es importante mencionar que, durante esta etapa se descarta la modificación de los diseños orientados a optimizar plazos o costos, pues no es la intención del Patrimonio Autónomo reducir el costo de la obra en detrimento de su calidad y sus prestaciones en el mediano y largo plazo. Así, sólo se introducirían modificaciones en casos puntuales, previa justificación técnica de su necesidad en aquellos casos en que los estudios y diseños puestos a disposición del contratista no permitan obtener los resultados que se esperan.

En adición a la revisión integral de los estudios y diseños en los términos ya señalados, se prevé que durante esta fase el contratista deberá adelantar las actividades previas de los componentes, tales como el diseño, socialización y aprobación del Plan de Manejo de Tráfico, señalización y desvíos, como también actividades relacionadas con el Plan de Manejo Ambiental, tales como inventarios forestales, compensación forestal, manejo de especies vedadas y operación del vivero ambiental. Durante esta fase el contratista deberá presentar, para revisión y aprobación por parte de la UGPAA y la interventoría, el plan de inversión del anticipo, el ajuste y complemento del componente BIM del proyecto de conformidad al documento Anexo Técnico BIM – ATB y la elaboración de los estudios y diseños del sistema de vigilancia perimetral del aeropuerto.

La Fase de Preconstrucción también es relevante para el adecuado manejo del riesgo arqueológico. El contratista seleccionado deberá realizar en esta fase el rescate de los sitios previamente identificados en los Planes de Manejo aprobados por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH, incluyendo las respectivas actividades de laboratorio y elaboración de informes.

También desarrollará el cronograma de obra, el cual será obligatorio para el contratista una vez se cumpla su proceso de verificación y aprobación.

Finalmente, el contratista deberá adelantar la movilización de equipo y personal necesarios, así como las gestiones necesarias para la obtención de las licencias, permisos y autorizaciones necesarias para el inicio de las obras.

En lo que a los permisos respecta resulta relevante señalar que la licencia ambiental, los planes de manejo arqueológico y la autorización de construcción del aeródromo ya han sido expedidas por las autoridades competentes y se encuentran en el Cuarto de Datos de Referencia. Será obligación del contratista cumplir con las obligaciones allí contenidas.

Por supuesto, la totalidad de estas actividades a ser desarrolladas en la Preconstrucción fueron costeadas como parte del proceso de planeación y consecuentemente incluidas en el presupuesto.

Por otra parte, el período de garantía mínimo de dieciocho (18) meses que se contempla en la Hoja de Términos corresponde a una innovación en los contratos de obra en Colombia, encaminada a la introducción de incentivos económicos para la adecuada construcción de la infraestructura. En efecto, durante este período el contratista está obligado a diseñar e implementar un sistema de instrumentación y monitoreo, con el objetivo de evaluar el comportamiento y desempeño de las estructuras clave del proyecto. Este sistema permitirá identificar de manera temprana posibles anomalías, como desplazamientos, asentamientos, agrietamientos, discontinuidades y cualquier otro signo de deterioro que pueda comprometer la seguridad y operatividad de las

obras, las cuales, de presentarse, deberán ser corregidas por el contratista a su costo y riesgo. La implementación de este sistema de monitoreo con reportes periódicos facilita la toma de decisiones informadas, minimizando riesgos y evitando la necesidad de iniciar procesos administrativos o legales derivados de la activación de pólizas. De este modo, se optimiza el mantenimiento de las estructuras y se garantiza la continuidad operativa del proyecto sin generar costos adicionales.

Así, el establecimiento de un período de garantía que puede exceder los dieciocho (18) meses, dependiendo de la propuesta del contratista, se justifica como una estrategia proactiva para la gestión de riesgos, permitiendo una respuesta inmediata ante eventuales fallas sin necesidad de recurrir a procesos de siniestro de pólizas, lo que resulta en una alternativa eficiente y efectiva para la protección y durabilidad de las obras ejecutadas.

Solicitud de aclaración No. 2

“En los prepliegos se establece que la precalificación resultará en un listado de seis contratistas, lo que limita la cantidad de propuestas que pueden competir en la fase de selección final. Consideramos que este criterio podría restringir la pluralidad de oferentes y reducir la posibilidad de recibir propuestas diversas y competitivas. En lugar de limitar la precalificación a un número determinado, les solicitamos considerar si no sería más conveniente permitir que todas las ofertas que cumplan con los requisitos sean evaluadas, garantizando así una mayor transparencia y la selección de la mejor propuesta disponible.”

Respuesta: El numeral 3.1 del Manual de Contratación del Patrimonio Autónomo señala que la Convocatoria Abierta podrá estar precedida de una precalificación de interesados, en la que se evaluarán inicialmente los requisitos habilitantes que deberán acreditar los proponentes, con base en los cuales se conformará un grupo limitado de proponentes, quienes podrán participar en la siguiente fase. Como puede advertirse, la construcción de una lista con un número limitado de precalificados proviene directamente del manual de contratación de la entidad. El desarrollo de una precalificación que no limite el número de proponentes habilitados para presentar propuestas iría en contra del manual de contratación de la entidad.

Sin perjuicio del mandato contenido en el Manual de Contratación, debe considerarse que el uso de la precalificación es considerado como una buena práctica en la contratación de este tipo de proyecto, en tanto tiene las siguientes ventajas:

- Permite adelantar el proceso de evaluación de los requisitos habilitantes y de experiencia, mientras se continúa la estructuración y maduración del Proyecto, así como con el cumplimiento de los trámites y formalidades requeridas para iniciar la Convocatoria Abierta.
- Permite hacer más eficiente para los participantes los costos de participación en el proceso de selección, teniendo en cuenta que únicamente los Precalificados podrán presentar oferta en la Convocatoria Abierta.
- Promueve mayor competencia, en la medida en que los competidores saben que en la Convocatoria Abierta sólo podrán participar los Precalificados.
- Disminuye los incentivos para los competidores de atacar con mayor énfasis las ofertas mejor calificadas, por cuanto durante la Precalificación no tiene lugar la presentación y evaluación de la oferta.
- Permite a la entidad valorar el interés que el Proyecto ha generado en el mercado, realizar ajustes y madurar el Proyecto e interactuar con el mercado para ello. El proceso de Precalificación no obliga a la UGPAA a dar inicio a la Convocatoria Abierta, sin que esto signifique que la UGPAA vaya a realizar una contratación directa como erróneamente se ha interpretado; necesariamente, de acuerdo con lo previsto en el Manual de Contratación, para esta contratación se debe adelantar una convocatoria abierta.
- Permite desarrollar de forma más eficiente la Convocatoria Abierta, en tanto solo podrán participar proponentes que cumplan con los requisitos previstos en la Precalificación.

El modelo de precalificación es utilizado internacionalmente en procesos de selección de proyectos de alta complejidad técnica. De acuerdo con el Banco Mundial, este esquema es utilizado por la mayoría de los países con el objeto de generar una lista de empresas calificadas, anterior a la fase de oferta. Entre los países en los que se ha implementado esta práctica se encuentran Australia, Brasil, Chile, Egipto, México y Filipinas, siendo la precalificación obligatoria en los proyectos bajo el esquema APP en este último caso.

Ahora bien, en lo que se refiere a la competencia ésta no se reduce por el hecho de utilizar el modelo de precalificación. En efecto, la precalificación está abierta a que todas las empresas puedan presentar una oferta de precalificación y, de hecho, contempla la regulación para que varias empresas aúnen esfuerzos y experiencia para la presentación de una propuesta. No existen restricciones en esta materia. Cosa diferente es que, como consecuencia del proceso de precalificación, la convocatoria se centre en aquellas empresas con las más altas calidades, lo cual le permitirá a la entidad tener la tranquilidad que el contrato será celebrado con alguna de las empresas más experimentadas.

Solicitud de aclaración No. 3

“En relación con la gestión de las Zonas de Disposición de Material de Excavación Sobrante (ZODMES), solicitamos mayor claridad sobre las responsabilidades que le corresponden al contratista dentro del manejo y operación de estas zonas. Entendemos que podrían ser necesarias obras adicionales pactadas con los propietarios de los terrenos; en ese caso, quisiéramos saber si dichos trabajos se cubrirán con recursos del proyecto o si existe otra fuente de financiación prevista. Asimismo, agradeceríamos conocer si los acuerdos con los propietarios de los ZODMES están claramente definidos en la planificación del contrato, incluyendo sus alcances y las condiciones de retribución por la disposición de tierras.”

Respuesta: Los acuerdos remitidos por parte de la Asociación Aeropuerto del Café – AAC, en cumplimiento de las obligaciones establecidos en los convenios marco y de colaboración, se encuentran suscritos entre la AAC y los propietarios de los ZODMES, acuerdos de los que el contratista no hace parte. Como parte de la estructuración del contrato de obra, se harán vinculantes para el contratista únicamente aquellas obligaciones que resulten relevantes, necesarias y adecuadas, estén adecuadamente presupuestadas y cuenten con los estudios y diseños que las respalden.

Es importante precisar las responsabilidades del contratista de obra dentro del manejo y operación de los ZODMES, así:

En primer lugar, se aclara que el contratista de obra en el marco de sus compromisos, tendrá la responsabilidad de: i) contactar dentro de los diez (10) días siguientes al inicio de la Fase de Preconstrucción a todos los propietarios de los predios de los ZODMES externos al proyecto; ii) deberá establecer unas mesas técnicas para coordinar los aspectos técnicos y operativos de la disposición de material en un plazo máximo de dos (2) meses posteriores al inicio de la Fase de Preconstrucción; y iii) deberá ratificar con el propietario las condiciones económicas; es decir, que deberá confirmar expresamente los términos de los contratos de cumplimiento de obligaciones futuras en lo referente al valor del contrato, el valor por metro cúbico dispuesto y la forma de pago.

Finalmente, una vez concluido el proceso de disposición de materiales en cada uno de los ZODMES, el contratista de obra tiene la obligación que realizar durante un periodo de garantía, de al menos dieciocho (18) meses (Ver respuesta a la aclaración No. 1), un proceso de instrumentación y monitorio en las ZODMES para evaluar su estabilidad y funcionamiento y/o detectar cualquier deterioro que represente un riesgo para su estabilidad. El seguimiento deberá realizarse con una periodicidad establecida en las especificaciones técnicas elaboradas para cada uno de las ZODMES.

Solicitud de aclaración No. 4

“Para el proceso, consideramos fundamental contar con un inventario detallado de todos los permisos, licencias y autorizaciones necesarios para la ejecución del proyecto. Este inventario debe especificar el estado actual de cada uno (pendiente, en trámite o vigente) y, en el caso de los ya gestionados, incluir su fecha de vencimiento. Dicha información es clave para una comprensión integral del avance del proyecto.”

Respuesta: Con el fin de dar respuesta a su solicitud, se detallan a continuación, las licencias, permisos o actos administrativos necesarios para el desarrollo del proyecto y las observaciones sobre su vigencia.

PERMISO Y/O LICENCIA - ACTO ADMINISTRATIVO	VIGENCIA
Permiso de Construcción. Resolución No. 00089 del 13 de enero de 2021 y oficio 5201.28.001-2021024286.	Vigente.
Plan Maestro Aeroportuario. Resolución No. 2343 del 27 de noviembre de 2020, y modificada Resolución No. 474 del 18 de marzo de 2021.	Vigente.
Licencia Ambiental del proyecto. Resoluciones: 0318 del 16 de mayo de 2003, 0120 del 06 de mayo de 2005, 1831 del 02 de junio de 2017 y 2850 del 25 de septiembre de 2017, expedidas por CORPOCALDAS.	Vigentes hasta el cierre y abandono.
Licencia ambiental ZODMES La Bretaña y Villa Praga. Resoluciones 0356 del 16 de febrero de 2022 y 2100 del 05 de diciembre de 2022, expedidas por CORPOCALDAS.	Vigentes hasta terminar las actividades en los ZODMES e implementar la totalidad de requerimientos establecidos por CORPOCALDAS para intervenir los recursos naturales.
Licencia Ambiental ZODME La Pitaya. Resolución 2023-1575 del 02 de octubre de 2023.	Vigentes hasta terminar las actividades en los ZODMES e implementar la totalidad de requerimientos establecidos por CORPOCALDAS para intervenir los recursos naturales.
Licencia Ambiental ZODME El Rodeo. Resolución 2024-0421 del 20 de marzo de 2024.	Vigentes hasta terminar las actividades en los ZODMES e implementar la totalidad de requerimientos establecidos por CORPOCALDAS para intervenir los recursos naturales.
Licencia Ambiental ZODME San José. Resoluciones 2017-1831 del 02 de junio de 2017, 2017-2850 del 25 de septiembre de 2017, y 2021-2265 del 15 de diciembre de 2021	Vigentes hasta terminar las actividades en los ZODMES e implementar la totalidad de requerimientos establecidos por CORPOCALDAS para intervenir los recursos naturales.
Licencia Ambiental ZODME Cauce Sur. Resoluciones 017 del 09 de enero 2014, 2020-0592 del 20 de abril de 2020 y 2022-2151 del 12 de diciembre del 2022	Vigentes hasta terminar las actividades en los ZODMES e implementar la totalidad de requerimientos establecidos por CORPOCALDAS para intervenir los recursos naturales.
Programa de Arqueología. Resoluciones No. 472 del 23 de abril de 2021 y No. 0558 del 13 de abril de 2023, expedidas por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Programa de Arqueología Preventiva.
Programa de Arqueología ZODME La Bretaña. Resolución No. 1552 del 23 de noviembre de 2021, expedida por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado.
Programa de Arqueología ZODME Villa Praga Resoluciones No. 1553 del 23 de noviembre de 2021 y No. 1615 del 3 de diciembre de 2021, expedidas por el ICANH	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado.
Programa de Arqueología ZODME La Pitaya (Cauce Sur) Resolución No. 0558 del 13 de abril de 2023, expedida por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado.
Programa de Arqueología ZODME El Rodeo Resolución No. 0995 del 06 de julio de 2023, expedida por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado
Programa de Arqueología ZODME San José. Resolución No. 1163 del 31 de agosto de 2021, expedida por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado.
Programa de Arqueología ZODME Cauce Sur Resoluciones No. 472 del 23 de abril de 2021, No. 637 del 20 de abril de 2022 y No. 676 del 29 de abril del 2022, expedidas por el ICANH.	Vigente hasta implementar la totalidad del Plan de manejo Arqueológico autorizado.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con Propietario ZODME La Bretaña mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con propietario ZODME Villa Praga- Lote dos del 16 de mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.

PERMISO Y/O LICENCIA - ACTO ADMINISTRATIVO	VIGENCIA
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con propietario ZODME Villa Praga- Predios los Mangos y Villa Praga 10 de mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con Propietario ZODME La Pitaya mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con Propietario ZODME Belmonte (La Pitaya) 10 mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con Propietario ZODME El Rodeo mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Contrato de cumplimiento de obligaciones futuras con Propietario ZODME San José mayo de 2024.	Vigencia de 2 años contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo.
Áreas previstas para las obligaciones establecidas en el plan de manejo ambiental, compensaciones forestales y reubicación de especies vedadas.	A solicitud de la Unidad de Gestión, la AAC mediante oficio G-100.0358 del 07 de octubre de 2024 remitió información relativa a las áreas previstas para la atención de las obligaciones establecidas en el Plan de Manejo Ambiental (incluidas en el PMA inicial y aquellas derivadas de las modificaciones de la Licencia Ambiental); sin embargo, es indispensable contar con la definición precisa de dichas áreas, específicamente en lo referente a la disponibilidad de áreas para las compensaciones forestales y reubicación de especies vedadas, información necesaria para el proceso de contratación de las Obras Lado Aire del proyecto, lo cual fue reiterado por la Unidad de Gestión mediante comunicado GUG-100.766-2024 del 23 de octubre de 2024 y del cual la AAC remitió respuesta el 22 de noviembre de 2024 mediante oficio G-100.0417; sin embargo, con ocasión del contenido de esta última comunicación por parte de la AAC, se evidencia que a la fecha no existe una definición concreta y precisa respecto de las áreas que se deberán tener disponibles para atender las obligaciones derivadas del plan de compensación forestal y manejo de especies vedadas, tal como fue reiterado por la UGPAA mediante comunicado No. GUG-100.D-3-2025 del 10 de enero de 2025. Los riesgos asociados a esta situación fueron informados de manera oportuna al Comité Fiduciario.

Solicitud de aclaración No. 5

“Sobre el componente financiero, agradeceríamos conocer la metodología utilizada para el cálculo del valor del contrato, los precios de referencia aplicados para las distintas actividades y el análisis que llevó a establecer un precio global fijo como forma de pago, frente a otras metodologías como el pago por cantidades de obra. Nos gustaría comprender mejor cómo se determinó el límite máximo para el ajuste por variación del Índice de Costos de la Construcción de Vivienda (ICOCIV) y el Índice de Precios al Consumidor (IPC), así como si se ha considerado incluir un ajuste adicional por el incremento del salario mínimo anual en aquellas actividades que lo ameriten.”

Respuesta: El valor estimado del contrato corresponde al presupuesto obtenido con los estudios y diseños fase III, y el cual ha venido siendo actualizado por la Asociación Aeropuerto del Café con los precios de los diferentes insumos y demás componentes requeridos para la construcción de las obras lado aire del Aeropuerto, incluyendo las variaciones del dólar, del euro, del IPC, del ICOCIV (Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles) y del salario mínimo.

La selección del esquema de precio global fijo como mecanismo de contratación corresponde a una decisión emitida por el comité fiduciario del Patrimonio Autónomo, que se encuentra en línea con la política general de manejo del riesgo del Estado, en tanto transfiere íntegramente los riesgos de diseño y construcción al contratista, quien contará con la mayor experiencia en la materia, en un contexto en el que existe suficiente información para realizar dicha transferencia de riesgo en consideración al alto desarrollo de los estudios y diseños y el tiempo que se concede para su apropiación.

El límite máximo de variación del ICOCIV y del IPC corresponde a una estimación hecha por la Unidad de Gestión con base en el comportamiento de esos dos índices en los últimos años; sin embargo, el valor a reconocer será calculado con las variaciones reales que presenten estos índices al momento de su cálculo.

En cuanto a la probabilidad de incluir un ajuste adicional por el incremento del salario mínimo ello no se hace necesario, en tanto el ICOCIV contiene la mano de obra como parte de su canasta de costos (al respecto ver: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ICOCIV/bol-ICOCIV-ene2025.pdf>).

Solicitud de aclaración No. 6

“En cuanto al anticipo del treinta por ciento (30%) establecido en los prepliegos, quisiéramos conocer la justificación de este porcentaje, dado que nos parece elevado en el contexto de este tipo de proyectos y puede representar riesgos financieros.”

Respuesta: El 30% de anticipo se estimó con base en las necesidades de flujo de caja que presenta este proyecto, de acuerdo con los hitos que se tienen programados para ejecutar las actividades del mismo. Reducir el porcentaje puede representar un mayor costo para el proyecto, dado que el contratista que se seleccione tendría que incurrir en costos financieros adicionales. En cuanto a los riesgos, éstos se encuentran debidamente mitigados con: a) el manejo de los recursos del anticipo a través de una fiduciaría; b) la aprobación previa de un plan de manejo del anticipo donde se establecen reglas claras y límites para la utilización de los recursos; c) la aprobación previa por parte de la interventoría y de la Unidad de Gestión de los desembolsos, verificando entre otros aspectos que la inversión de los recursos del anticipo tengan una destinación exclusiva al proyecto; y d) la contratación de una póliza que cubra el correcto manejo del anticipo.

Solicitud de aclaración No. 7

“Asimismo, solicitamos aclaraciones sobre la composición del presupuesto total inicialmente planteado, que asciende a ochocientos veintitrés mil millones de pesos (823.000 MM), especialmente considerando que los costos estimados de construcción se sitúan en seiscientos diecisiete mil millones de pesos (617.000 MM). Nos gustaría conocer la distribución estimada de dicho presupuesto, el destino de la diferencia entre ambas cifras y los montos asignados a interventoría, costos financieros, licencias, permisos y otras autorizaciones.”

Respuesta: El presupuesto total de \$828.000 millones que tiene el proyecto, incluye los siguientes componentes:

1. Obras lado aire (en prepliegos de precalificados) y provisiones \$670.988 millones
2. Línea de media tensión a 33 kV (subestación Chinchiná - Aeropuerto) \$11.444 millones
3. Construcción de la variante subterránea de la línea de alta tensión a 230 kV \$59.391 millones
4. Interventoría obras lado aire \$16.254 millones
5. Otras obras constructivas y de mantenimiento \$500 millones
6. Gastos de gerenciamiento del proyecto, cuota de auditaje de la CGR y contingencias judiciales \$69.847 millones.

Ahora bien, respecto al punto 1, los alcances de las actividades que harán parte de la contratación se encuentran en la Hoja de Términos publicada junto con los demás documentos del proceso de precalificación, sin perjuicio de lo que se definirá en la Convocatoria Abierta; en tal sentido, los alcances de las obras requeridas para los puntos 2, 3, 4 y 5 no serán parte de las obligaciones del contratista seleccionado en el proceso de selección que se adelantará para la contratación de las obras lado aire de la Etapa 1 del proyecto Aeropuerto del Café.

Solicitud de aclaración No. 8

“En lo que respecta a los requisitos de precalificación, hemos advertido que los términos establecidos podrían limitar la participación de empresas colombianas. Por ello, quisiéramos conocer en detalle los criterios que justifican exigir experiencia en la construcción de al menos dos (2) pistas de una longitud mínima de mil quinientos metros (1.500 m) y una superficie pavimentada no inferior a setenta y cinco mil metros cuadrados

(75.000 m²). Asimismo, agradeceríamos conocer el motivo por el cual no se acepta experiencia en contratos de ampliación, mantenimiento o reconstrucción, o la construcción de vías, como parte de la experiencia válida. La exigencia de certificar dicha experiencia en un máximo de seis (6) contratos también genera inquietudes, por lo que solicitamos se precise si esta limitación aplica por cada actividad o al total del requisito.”

Respuesta: Sea lo primero aclarar que, los requisitos establecidos en los Términos de Referencia de la Precalificación se encuentran acordes a la complejidad y necesidades propias del proyecto. Sin perjuicio del análisis que pueda hacerse respecto de cada uno de los componentes de la experiencia requerida, es de considerar que cada componente responde a un conjunto de actividades que deberán ser ejecutadas por el contratista y respecto de las cuales la UGPAA considera que debe acreditarse experiencia de manera específica.

Es por esta razón que fue incorporado el requisito de acreditar experiencia en la construcción de al menos dos (2) pistas de una longitud mínima de 1.500 metros cada una. Con lo anterior, se busca garantizar que el contratista cuente con la experiencia y experticia necesaria para ejecutar obras de esta magnitud y especificidad particular. Ahora bien, la UGPAA se encuentra evaluando los requerimientos de varios interesados en cuanto al alcance de este punto y en particular al número de pistas que se ha requerido.

En cuanto a la superficie pavimentada mínima de 75.000 m², se estableció a partir de un ejercicio de medición de las superficies diseñadas dentro del proyecto. Este análisis incluyó elementos clave como las plataformas de aviación comercial y general, las calles de rodaje, los viales de servicio, la pista y las plataformas RESA. Con esta base, se determinó que la superficie mencionada representa una referencia adecuada para garantizar la idoneidad de los contratistas.

Ahora bien, la decisión de no aceptar experiencia en contratos de construcción de vías se fundamenta en las diferencias normativas, técnicas y de experiencia entre los proyectos de infraestructura vial vs. infraestructura aeroportuaria. La construcción de aeropuertos en Colombia está regulada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), siguiendo las normativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se deben cumplir los requisitos del Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC), así como estándares internacionales como los de la Federal Aviation Administration (FAA) en EE.UU. y la EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea). Estas normativas se enfocan en seguridad aérea, diseño de pistas, resistencia estructural y sistemas de iluminación especializados. Específicamente, la normativa FAA aplicable a aeropuertos establece estándares distintos a los que regulan la construcción de carreteras; además, entre otros aspectos importantes, la pavimentación debe soportar cargas extremadamente pesadas (aviones comerciales), con normas específicas para resistencia y fricción.

En cuanto a la exigencia de certificar la experiencia en un máximo de seis (6) contratos, esta limitación aplica a los contratos diferentes de las construcciones de pista y ayudas visuales y responde a varios objetivos: en primer lugar, busca que la experiencia acreditada sea relevante en la extensión de sus obligaciones, pues resulta pertinente para la entidad que el contratista cuente con experiencia en proyectos de similar envergadura, por otra parte, este número limitado de contratos facilita la evaluación del proceso, ya que revisar un número excesivo de contratos podría hacer que la calificación sea más compleja y extensa.

Solicitud de aclaración No. 9

“En lo técnico, observamos que los prepliegos exigen el uso de anclajes autoperforantes, agradeceríamos conocer la justificación de dicha exigencia y si sería posible permitir que el contratista seleccione la marca o la alternativa de anclajes tradicionales con camisas de acero, siempre y cuando cumpla con los estándares de calidad definidos por la entidad.”

Respuesta: Es importante aclarar que el uso de anclajes autoperforantes se encuentra fundamentado en un criterio de diseño del consultor encargado de los estudios y diseños para la conformación de la franja de pista, plataforma aeroportuaria, zonas de seguridad de extremo pista, reforzamiento de taludes y laderas; diseños que se encuentran validados y certificados por expertos internacionales; además, partiendo del principio de independencia y autoría de cada diseñador, la Unidad de Gestión respeta el derecho y el criterio del diseñador de mantener los componentes diseñados en el proyecto. Ahora bien, en Fase de

Preconstrucción, el contratista seleccionado deberá revisar los estudios y diseños de detalle que le serán entregados por la Unidad de Gestión y en este informe deberá detallar:

a) Las modificaciones que deben hacerse a los diseños de detalle y a los Anexos Técnicos para cumplir con las obligaciones de resultado previstas en el Contrato, las cuales pueden tener causa en:

- El diseño propuesto no permite cumplir con las obligaciones de resultado previstas en el Contrato.
- Existe incompatibilidad entre especificaciones técnicas.
- Existen contradicciones entre especificaciones técnicas.
- Alguna actividad o procedimiento prevista en las especificaciones técnicas está en contra de una norma.

b) Las propuestas de diseño, a nivel de detalle, para cada una de las modificaciones.

No se incluirán modificaciones a los diseños que se orienten a la “optimización de costos”. Únicamente serán consideradas aquellas que se basen en alguna de las cuatro (4) causas señaladas en el literal a).

c) Cronograma de obra, indicando el progreso por componentes.

El informe de revisión y adecuación de diseños será sometido a la revisión de la Interventoría y la Unidad de Gestión. La Interventoría y/o la Unidad de Gestión podrán hacer observaciones al informe u objetarlo cuando no cumpla con los requisitos previstos en el contrato.

Una vez terminado el proceso de revisión de los diseños, el contratista declarará que ha efectuado la apropiación de los diseños, que los mismos son construibles y que permiten la obtención de los resultados previstos en el contrato. El proceso de revisión y adecuación de diseños no dará lugar a ajustes en el valor de la retribución.

Solicitud de aclaración No. 10

“Desde una perspectiva operativa, sugerimos que el Amigable Componedor tenga una participación activa y un conocimiento continuo de las actividades en la obra, de modo que cualquier controversia sea gestionada a través de él antes de recurrir a un tribunal o instancia judicial. Asimismo, consideramos que los veintiún (21) hitos definidos podrían optimizarse mediante su agrupación en bloques más amplios, integrando aquellos de menor impacto. Esto no solo facilitaría la gestión y el seguimiento del cronograma de obra, sino que también incentivaría al contratista a realizar un mayor esfuerzo para cumplir con hitos más significativos.”

Respuesta: Coincidimos con ustedes en cuando al beneficio que acarrea la participación activa y el conocimiento continuo del proyecto por parte del Amigable Componedor; sin embargo, a diferencia de lo que sucede en los contratos de APP de 4G y 5G, no se ha contemplado en este caso que el Amigable Componedor tenga una conformación permanente, pues ello implicaría incurrir en honorarios permanentes de los componedores que en este caso deberían provenir del presupuesto de inversión del proyecto, pues en este caso no serían financiados por el contratista como sucede en las APP a través de los aportes a la subcuenta MASC.

Esta limitación, derivada de la disponibilidad del presupuesto, ha sido compensada con un mecanismo que permite mantener uniformidad en la identidad de los amigables componedores, el cual ha sido usado por otras entidades del nivel nacional como el Ministerio de TICs.

Por otro lado, la concepción de los hitos del proyecto se hizo fundamentado en agrupar varios componentes de obra en conjunto de actividades constructivas relacionadas que conforman una parte identificable del proyecto.

Así mismo, como se indica en el Anexo de la Hoja de Términos publicada en el Secop, cada uno de los hitos plantea una organización de las actividades a ejecutar durante las Fases de Preconstrucción y Construcción, asegurando un avance y flujo de caja, tanto para el contratista como para el proyecto. Adicionalmente, durante el proceso de revisión de los diseños que deberá realizar el contratista en la Fase de Preconstrucción, éste podrá proponer determinados ajustes en el contenido o distribución de los hitos descritos, de acuerdo con las reglas que se establecerán en el Contrato y siempre y cuando se justifique técnicamente su necesidad; sin embargo, dichas modificaciones no podrán afectar el valor total del Proyecto, deberán mantener la estructura técnica de los hitos y deberán respetar la disponibilidad de recursos para los pagos que componen la Retribución del Contratista.

Solicitud de aclaración No. 11

“De manera respetuosa, proponemos que la ejecución de la obra no pueda suspenderse por reclamaciones, salvo en casos estrictamente necesarios para proteger el interés público o la seguridad del proyecto. Para evitar retrasos innecesarios, sugerimos que las reclamaciones solo puedan presentarse a partir de un avance mínimo de obra (60-70%) y que el Patrimonio Autónomo contemple mecanismos que garanticen la continuidad de los trabajos.”

Respuesta: Es de nuestro interés desarrollar un contrato que incorpore los incentivos adecuados para que el contratista ejecute las obras en el tiempo previsto y en el presupuesto pactado. Sin perjuicio de ahondar en el futuro en la propuesta que esboza en su comunicación, en principio pareciera que la misma puede ser considerada como una limitación a los derechos del contratista privado a acudir a la jurisdicción o a los mecanismos de solución de controversias, lo cual podría llegar a ser considerado como contrario a derecho.

Solicitud de aclaración No. 12

“Así mismo, creemos conveniente que los tres actores principales del proyecto – el interventor, la fiduciaria y el contratista– estén obligados a contar con representación permanente en Palestina o Manizales. Esto permitiría una toma de decisiones más ágil, garantizaría un control más cercano sobre el avance de las obras y facilitaría la interlocución con las autoridades y la comunidad.”

Respuesta: Compartimos su apreciación, por lo que tal y como se hizo durante la ejecución del Contrato 09-2021 suscrito con OHL, tanto la interventoría como la Unidad de Gestión, en representación del Patrimonio Autónomo, dispondrán de personal de manera permanente en el municipio de Palestina, una vez inicie la ejecución del contrato.

La Ley 1955 de 2019 en su artículo 67 dispuso:

“ARTÍCULO 67. AEROPUERTO DEL CAFÉ - AEROCAFÉ. Los recursos destinados al desarrollo del Proyecto del Aeropuerto del Café - AEROCAFÉ, serán ejecutados a través de un patrimonio autónomo que para tal efecto constituya la Aeronáutica Civil.

El patrimonio autónomo podrá recibir aportes del Gobierno nacional, del departamento de Caldas y de sus municipios; y aceptar donaciones del sector público o privado, nacional e internacional. Así mismo, podrá celebrar operaciones de financiamiento interno o externo a nombre del patrimonio autónomo para lo cual la Nación o las entidades territoriales podrán otorgar los avales o garantías respectivas, hasta por el monto de los aportes que cada uno se haya comprometido.

El régimen de contratación y administración de sus recursos se regirá por el derecho privado, con plena observancia de los principios de transparencia, economía, igualdad y publicidad, definidos por la Constitución y la Ley. El control fiscal de los recursos lo ejercerá la Contraloría General de la República.

La administración del patrimonio autónomo presentará informes sobre los avances y resultados de la gestión de los recursos al menos una vez al año, que se remitirán a la Aeronáutica Civil para ser publicados en su página web.”

Así las cosas y por mandato de la citada ley, la ejecución del Aeropuerto del Café Etapa 1 será realizada a través de un Patrimonio Autónomo que se rige por las normas del Derecho privado y cuya vocería y administración están a cargo de la Fiduciaria Scotiabank Colpatria, según el Contrato de Fiducia Mercantil de Administración y pagos N.º 20000838 H3-2020 suscrito con AEROCIVIL, en su calidad de Fideicomitente.

En el precitado contrato se estableció que la Unidad de Gestión es el órgano encargado de dirigir la operación y administración de los recursos del FIDEICOMISO AEROCAFÉ; así mismo, se indicó que el PATRIMONIO AUTÓNOMO AEROCAFÉ actuará siguiendo las directrices y requisitos definidos por el Gerente de la Unidad de Gestión, de conformidad con cláusula octava numeral 2º, según los cuales la Fiduciaria estará obligada, entre otras, a: *“Realizar, suscribir y adelantar, como vocero y administrador del Patrimonio Autónomo todos los contratos de consultoría, prestación de servicios (tales como asesoría, estudios, transporte, parte logística y otros), obra, suministro y demás actividades y servicios requeridos para el desarrollo del Proyecto AEROCAFÉ, de acuerdo con las instrucciones del FIDEICOMITENTE”*.

Esto permite identificar que la suscripción de los negocios jurídicos derivados, conforme a la instrucción de la UGPAA, la realiza la entidad fiduciaria en calidad de vocera y administradora del Patrimonio Autónomo.

Por su parte, la UGPAA, atendiendo a lo dispuesto en el Contrato de Fiducia Mercantil mencionado, es la encargada de dirigir tanto la operación y administración de los recursos del Fideicomiso AEROCAFÉ como la operación y administración de los recursos del Patrimonio Autónomo; del mismo modo tiene como obligación atender y dar respuesta oportuna a las solicitudes de la fiduciaria, así como definir las actuaciones necesarias para la atención de las mismas, adelantar los procesos de selección respectivos, lo cual incluye la evaluación jurídica, financiera y técnica de las ofertas, así como su correspondiente adjudicación y/o selección de los oferentes, entre otros.

Sin embargo, es importante resaltar el numeral 10 de la cláusula décima segunda del Contrato de Fiducia que a la letra indica:

*“Determinar las directrices que deberá seguir la fiduciaria para efectuar los procesos de contratación de las personas naturales o jurídicas que conforman la unidad de gestión de acuerdo con los procesos de selección adelantados por el gerente de la Unidad de Gestión, y demás procesos de selección que se requieran para el desarrollo del PROYECTO AEROCAFÉ teniendo en cuenta el Manual de Contratación que defina el FIDEICOMITENTE. En el Manual de contratación, se definirán los procesos, procedimientos, tiempos y demás aspectos relevantes de la contratación en sus etapas precontractual, contractual y poscontractual de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de la Ley 1955 de 2019 (...) **El régimen de contratación y administración de recursos se regirá por el derecho privado**, con plena observancia de los principios de transparencia, economía, igualdad, publicidad, definidos por la constitución y la Ley. El control fiscal de los recursos lo ejercerá la Contraloría General de la República (...)”*. subrayado fuera de texto.

Como se puede observar, estas actividades son distintas a las de la Asociación Aeropuerto del Café y a su vez, de las demás entidades involucradas en el proyecto, lo que permite identificar que la pretensión del legislador al crear un patrimonio autónomo para realizar la gestión de las contrataciones relacionadas con la ejecución del proyecto, era precisamente garantizar su autonomía e independencia de la misma, dejando especialmente en la Asociación Aeropuerto del Café, la carga técnica del proyecto.

En consecuencia, las actividades que cada una de las partes realiza corresponden a las obligaciones legal, contractual y convencionalmente asignadas, las cuales, a pesar de estar dirigidas al desarrollo del proyecto, implican trámites, desarrollos y actividades distintas que se encuentran plenamente identificadas. Adicionalmente, se concluye que los negocios jurídicos derivados del actuar de la UGPAA se suscriben por parte de la entidad Fiduciaria, en calidad de vocera y administradora del Patrimonio Autónomo, por lo cual se aclara que si bien, el contratista e interventor del proyecto tendrán una representación y participación activa y permanente en la región, especialmente en el lugar de ejecución del proyecto, la entidad fiduciaria funciona, tal y como se ha mencionado, de manera independiente y separada de la región, en todo caso, la Dirección Técnica de la UGPAA tiene como sede la ciudad de Manizales y realiza desplazamientos constantes al Municipio de Palestina, con el fin de garantizar la correcta interacción entre los partícipes del proyecto.

En cuanto a su sugerencia de que el Contratista y el Interventor tengan presencia permanente en Palestina, entendemos que la misma se refiere a una persona con capacidad de representación y decisión, tendremos en cuenta su observación para la elaboración del contrato.

Solicitud de aclaración No.13

“En relación con el entorno social del proyecto, resaltamos la importancia de que el contratista asuma un compromiso formal de trabajo social desde la fase de preconstrucción. Esto implica desarrollar acciones en beneficio de los vecinos y habitantes afectados por la construcción y posterior funcionamiento del aeropuerto, con indicadores claros que permitan evaluar el impacto positivo de estas medidas.”

Respuesta: Respecto de este punto y en virtud de lo dispuesto en el Convenio Marco de Colaboración y Coordinación No. 400 de 2019 (MinTransporte), 011 de 2019 (ANI), 19000958H3 de 2019 (AEROCIVIL), 23 de 2019 (Asociación para la Construcción del Aeropuerto del Café), 19062019 - 1065 (Departamento de Caldas) y 1906190504 (Municipio de Manizales), con el objetivo de aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y jurídicos orientados a la articulación de acciones para la estructuración y ejecución del proyecto, el cual es de interés regional y nacional, las partes cuentan con obligaciones relacionadas con el desarrollo del proyecto. Por su parte, la Asociación Aerocafé cuenta con unas obligaciones puntuales, contempladas en la cláusula novena, dentro de las cuales se resaltan:

“5. Gestionar y adelantar el proceso de concertación y socialización regional con todas las comunidades, gremios, y demás actores que se encuentren en la zona de influencia del proyecto y/o que se puedan ver impactados con el desarrollo del mismo.

6. Gestionar y/o acompañar la actualización, modificación, cesión o trámites de expedición de permisos y/o licencias ambientales, permisos de aprovechamiento, forestal, levantamiento de veda, arqueología, sociales, compensación ambiental y demás a que haya lugar de ser el caso.

7. Realizar la respectiva gestión predial para el desarrollo integral del proyecto de acuerdo al modelo contractual que se implementa.

(...)

11. Liderar la interacción con las demás entidades que puedan resultar inmersas en la ejecución del proyecto en el marco de este Convenio, lo cual incluye realizar los respectivos acercamientos con las aerolíneas para efectos de garantizar la migración de estos al nuevo Aeropuerto del Café.

(...)

14. Las demás que por la naturaleza del presente Convenio correspondan y sean necesarias para garantizar su cabal y oportuna ejecución.

(...)

Lo anterior permite identificar que la gestión social de concertación, socialización con comunidades, gremios, actores y demás involucrados, especialmente aquellos que se encuentren en la zona de influencia del proyecto, corresponde a la Asociación Aeropuerto del Café como uno de los actores principales del proyecto.

No obstante, sin perjuicio de que las obligaciones del contratista serán definidas en el marco del proceso de selección de Convocatoria Abierta en la minuta del contrato de obra, con el fin de informar a los interesados en la Precalificación se publicó en el Secop la Hoja de Términos, documento en el cual se incluyeron datos de algunas obligaciones de la Fase de Preconstrucción, las cuales se describen a continuación:

“Otras Obligaciones de la Fase de Preconstrucción

a) *Cumplir con las siguientes obligaciones relacionadas con las Zonas de Disposición de Material de Excavación Sobrantes (Zodmes):*

- *Contactar a los propietarios de los predios en los que se encuentran los Zodmes dentro de los diez (10) días siguientes a la suscripción del Acta de inicio del Contrato.*
- *Iniciar el desarrollo de mesas técnicas con los propietarios de los Zodmes en las fechas acordadas con éstos, lo cual en todo caso deberá ocurrir dentro de los dos (2) meses siguientes a la comunicación con éstos.*
- *Ratificar de manera expresa las obligaciones contenidas en materia de valor del contrato, valor por metro cúbico dispuesto y forma de pago de los “contratos de cumplimiento de obligaciones futuras” relacionada con el valor a pagar por concepto de la disposición de material en los Zodmes.*

e) *Diseño, socialización y aprobación del Plan de Manejo de Tráfico-PMT, señalización y desvíos. ”*

Así mismo, la Hoja de Términos indica que el contratista deberá dar cumplimiento de las disposiciones de la licencia ambiental y del Plan de Manejo Ambiental- PMA del proyecto, de los siguientes planes y programas: Plan de Gestión Social, programas de relaciones con la comunidad, instituciones y autoridades, instalaciones de carteles informativos, programa de manejo de la oferta de empleo, otras incluidas en la Licencia Ambiental, Plan de Manejo Ambiental- PMA, Plan de Manejo Arqueológico y demás documentos ambientales del proyecto. Lo anterior, en los términos que se dispongan en el proceso de selección de la Convocatoria Abierta.

Estas y las demás que se detallen en el marco de los términos del proceso de selección de Convocatoria Abierta que posteriormente se adelante, permitirán garantizar conforme a las obligaciones previamente definidas para cada uno de los actores o involucrados en el proyecto, su correcto desarrollo en procura del beneficio de la región.

Solicitud de aclaración No. 14

“Finalmente, consideramos que podría ser de gran beneficio que el contratista de la etapa 1 tenga la responsabilidad de realizar el diseño de la pista de dos mil seiscientos metros (2.600 m), lo que facilitaría una futura ampliación del aeropuerto, alineada con el desarrollo a largo plazo del proyecto.”

Respuesta: Al respecto, es importante aclarar el marco normativo y las obligaciones establecidas para la ejecución del proyecto. A partir del Convenio Interadministrativo Derivado del Convenio Marco de Colaboración y Coordinación suscrito el 24 de junio de 2020 entre la Aerocivil, la ANI, el Departamento de Caldas, el municipio de Palestina, el municipio de Manizales, la AAC, INFICALDAS e INFIMANIZALES, en el cual se definieron de manera precisa las obligaciones técnicas, administrativas y legales que rigen el desarrollo del proyecto Aeropuerto del Café Etapa 1.

En consideración a los alcances y obligaciones definidos en el convenio marco de colaboración y cooperación, la UGPAA solo tiene a cargo ejecución de la Etapa 1 del Aeropuerto del Café, lo cual corresponde a una pista de 1460 m de longitud. Teniendo en cuenta lo anterior, será responsabilidad de la AAC adelantar las gestiones necesarias para la construcción de la Etapa 2 del Aeropuerto del Café correspondiente a una ampliación de pista de 2600 m de longitud.

Adicional a ello, conforme a lo dispuesto en el documento CONPES 4140 del 18 de octubre de 2024, mediante el cual se realiza la “DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO CONSTRUCCIÓN LADO AIRE AEROPUERTO DEL CAFÉ, ETAPA I, PALESTINA”, se establecieron algunas de las características del proyecto como parte de la justificación de este, de conformidad con los análisis técnicos y financieros realizados para la etapa I, la cual corresponde a una pista de 1460 metros, así:

“La ubicación del aeropuerto se sitúa en una meseta de aproximadamente 4 kilómetros (km) de longitud en dirección norte-sur, con una rasante parcialmente construida de 150 metros de ancho y 700 metros de largo, a una altitud cercana a los 1.500 metros sobre el nivel del mar. El plan maestro aeroportuario, aprobado mediante la Resolución 02343 de 2020 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), contempla la construcción del aeropuerto en tres etapas. En su máxima expansión, que corresponde a la etapa III, se considera una pista de 3.680

metros con clave de referencia 4E, mientras que la etapa II prevé una pista de 2.480 metros con clave de referencia 3C.

De acuerdo con la Resolución 00089 de 2021 de la Aerocivil, que otorga el permiso de construcción para el Aeropuerto del café, etapa I, la pista tendrá 1.340 metros de largo por 30 metros de ancho, complementada con una franja de 1.460 metros de longitud y 80 metros de ancho. Además, contará con zonas de seguridad en los extremos de la pista, cada una de 60 metros de largo por 90 metros de ancho, así como una plataforma para aviación comercial, dos para aviación general y sus respectivas calles de rodaje. Este aeródromo tendrá una clave de referencia 2C, lo que permitirá la operación de aeronaves ATR 72-600 y similares, tanto de día como de noche, bajo procedimientos de reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o reglas de vuelo visual (VFR).” subrayado fuera de texto.

Características bajo las cuales se declaró la importancia estratégica de este proyecto, razón por la cual son estos los datos bajo los cuales se prevén las construcciones de esta primera etapa del proyecto.

Por último, agradecemos su interés y participación en el desarrollo de este proyecto de gran importancia para la región, y reiteramos nuestro compromiso de avanzar en la construcción del mismo, así como en garantizar la participación activa de los interesados y la comunidad en general.

Cordialmente,

CAMILA PÉREZ TORRES
Directora Jurídica (E)
UNIDAD DE GESTIÓN
PATRIMONIO AUTÓNOMO AEROCAFÉ

FERNANDO GONZÁLEZ RODRÍGUEZ
Director Administrativo y Financiero
UNIDAD DE GESTIÓN
PATRIMONIO AUTÓNOMO AEROCAFÉ

Elaboró: Carlos Andrés Sánchez – Abogado Rodríguez Azuero Asociados S.A. 
Yenny Betancourt – Abogada Dirección Jurídica Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 
Diego Jaramillo Muñoz – Abogado Dirección Jurídica Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 
Leonel Vidal Londoño – Ingeniero de Apoyo Dirección Técnica Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 
Wilson Betancur Giraldo - Ingeniero de Apoyo Dirección Técnica Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 
Cristian Franco Ramírez - Ingeniero de Apoyo Dirección Técnica Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 

C.c: Comité Fiduciario Patrimonio Autónomo AEROCAFÉ