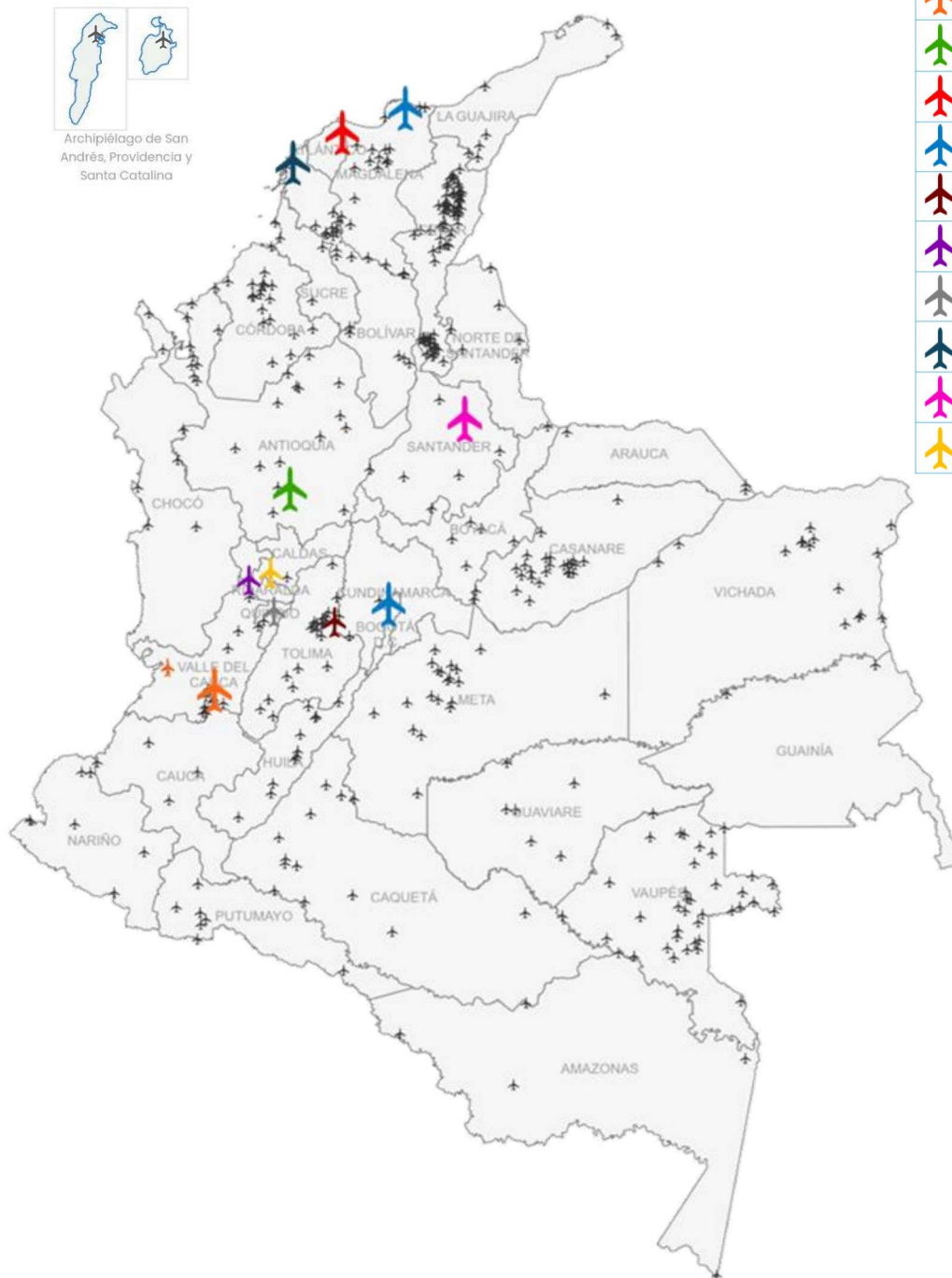


4.3.4. Proyectos estratégicos infraestructura aeroportuaria



Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina



	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Cali.
	Aeropuerto Internacional José María Córdova – Medellín.
	Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla.
	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar – Santa Marta.
	Aeropuerto Santiago Villa – Flandes.
	Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira.
	Aeropuerto el Edén – Armenia.
	Nuevo Aeropuerto de Cartagena – Bayunca.
	Aeropuerto Internacional Palonegro – Bucaramanga.
	Aeropuerto del Café (Palestina – Caldas)

La Red PRO ha identificado y priorizado proyectos aeroportuarios con alto impacto territorial y productivo, entendiendo que la expansión de la infraestructura aeroportuaria es clave para impulsar el turismo, mayor actividad económica y garantizar servicios aéreos esenciales en las zonas apartadas de Colombia:

- Aeropuerto Internacional José María Córdova – Antioquia
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Palmira
- Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla
- Aeropuerto Internacional Simón Bolívar – Santa Marta
- Aeropuerto Internacional Palonegro – Bucaramanga
- Aeropuerto Santiago Vila – Flandes
- Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira
- Aeropuerto El Edén – Armenia
- Nuevo Aeropuerto de Cartagena Bayunca
- Aeropuerto del Café (Palestina – Caldas)

4.4.5. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos:

El desarrollo de infraestructura aeroportuaria Colombia se enfrenta a retos de diferente índole dada la multiplicidad de frentes en los que se ubica. Entre ellos se encuentran las condiciones fiscales del país, confianza de los inversionistas, relacionamiento con la comunidad por impactos ambientales y sociales, dificultades en la estructuración técnica y financiera, y los procesos de evaluación y aprobación de los proyectos en las entidades gubernamentales.

En términos fiscales, el desarrollo de los proyectos priorizados suma más de \$20 billones de pesos. En este sentido, es fundamental asegurar los recursos para la financiación de los proyectos incorporando alternativas contractuales posibles para su desarrollo, entre las cuales se pueden considerar APP de iniciativa pública o privado, con o sin recursos públicos, extensiones o adiciones a los contratos actuales de concesión (en los casos que aplique), obra pública, entre otros.

En cuanto a la estructuración de los proyectos de concesión, se ha identificado en los procesos de aprobación de proyectos de APP tanto de iniciativa privada como pública, múltiples retrasos y reprocesos en la fase de aprobación gubernamental de los proyectos en fase de factibilidad. Para hacerle frente a esto, es fundamental contar con un marco claro de tiempos y alcances en la aprobación técnica desde ANI y Aerocivil. De igual manera, deben acotarse los procesos de aprobación en el Ministerio de Hacienda y DNP, en cuanto a asignación de riesgos, obligaciones contingentes y el comparador público-privado (CPP).

En términos institucionales, en este tipo de proyectos de infraestructura confluyen una multiplicidad de actores con competencias parciales (aeronáutica, concesionarios, migración, aduanas, autoridades locales y ambientales) lo cual puede complejizar la toma de decisiones sobre la implementación de las medidas necesarias para optimizar y desarrollar los proyectos. De igual forma, esto puede llevar a una asimetría entre expansión física y ampliación de otros procesos y servicios al interior de los aeropuertos (como migración, seguridad, aduanas) que limitan los beneficios de estos proyectos. En este sentido, se requiere una articulación interinstitucional eficiente, con competencias claras y responsabilidades definidas que promuevan el trabajo hacia un propósito común.

Por otro lado, este tipo de infraestructura y operación requiere licenciamientos ambientales, delimitación de zonas especiales para evitar efectos por ruido y aproximación de aeronaves y relacionamiento con las comunidades aledañas, bien sea por la necesidad de gestionar nuevos suelos para su desarrollo o los activos existentes en ellos. Esto requiere un esfuerzo interinstitucional entre diferentes sectores que permita la apropiación del proyecto y el estudio de alternativas de gestión del suelo, social y ambiental que armonice los planes de ordenamiento del territorio con los proyectos aeroportuarios planteados.

Al final los aeropuertos, más allá de verse como infraestructuras aisladas bajo solo responsabilidad de un operador, deben verse como herramientas dinamizadoras de la economía de las regiones donde todos los actores deben concurrir. Para tal propósito, la corresponsabilidad de los actores públicos y privados de la región es crucial, aprovechando los terrenos circundantes a los aeropuertos y generando nuevas actividades económicas relacionadas con la industria aérea.