



Asociación Colombiana
de Ciudades Capitales

SISTEMA AEROPORTUARIO DE LAS CIUDADES CAPITALES DE COLOMBIA

INFRAESTRUCTURA, RIESGO SISTÉMICO
Y AGENDA ESTRATÉGICA

INFORME TÉCNICO EJECUTIVO

El sistema aeroportuario de las ciudades capitales de Colombia

Infraestructura, riesgo sistémico y agenda estratégica para la competitividad aérea del país: quién administra cada terminal, qué riesgo representa y qué se requiere para resolverlo, aeropuerto por aeropuerto.

57,5 M

pasajeros movilizados en 2025, el récord histórico del transporte aéreo colombiano (Aerocivil)

4,33%

del PIB nacional aportado por el sector aéreo en su conjunto (2025)

USD 15,5 B

aporte económico total del sector aéreo a la economía colombiana

921 mil

empleos directos e indirectos sostenidos por la aviación en Colombia

13

aeropuertos de ciudades capitales analizados bajo un mismo marco técnico

+340%

crecimiento del tráfico aéreo nacional en los últimos veinte años

\$12 B+

pesos en proyectos aeroportuarios comprometidos o en estructuración 2024–2035

2

terminales en riesgo CRÍTICO: Cali y Barranquilla, ambas bajo administración directa transitoria

Asociación Colombiana de Ciudades Capitales, Asocapitales

Bogotá D.C., julio de 2026

Fuentes primarias: Aerocivil · ANI · IATA · Asociación Colombiana de Ciudades Capitales (Asocapitales) · Ministerio de Transporte · OPAIN · Airplan · OINAC · Aeropuertos de Oriente · Avianca · prensa especializada verificada. Las cifras de pasajeros 2025 de algunos aeropuertos intermedios son estimaciones de tendencia identificadas explícitamente como tales.

El contexto de este informe

¿Por qué un análisis enfocado en los aeropuertos de las ciudades capitales? Porque en ellos se juega la conectividad del país. Colombia vive el momento de mayor tráfico aéreo de su historia y, simultáneamente, el momento de mayor riesgo estructural para su infraestructura aeroportuaria. En 2025 el país movilizó 57.520.767 pasajeros —un 340% más que hace veinte años— pero la inversión en pistas, terminales y gobernanza no ha crecido al mismo ritmo. El resultado es un sistema que opera, en la mayoría de sus terminales estratégicas, por encima de su capacidad instalada.

57,5 M

pasajeros en 2025: el mayor registro de la historia del transporte aéreo colombiano (Aerocivil)

68 de 100

operaciones/hora: El Dorado opera de forma sostenible a 68, frente a un potencial técnico de 100 (IATA)

40,7%

del tráfico aéreo nacional se concentra en El Dorado; una disrupción en Bogotá golpea a 12 capitales

Este informe analiza los aeropuertos que sirven a las principales ciudades capitales del país —con foco en Bogotá, Cali, Barranquilla, Medellín/Rionegro, Cartagena, Bucaramanga, Pasto y Cúcuta— bajo un mismo marco técnico: quién administra cada terminal, cómo llegó a su situación actual, qué riesgo representa y qué se requiere para resolverlo.

El hallazgo central es consistente y verificable: los aeropuertos operados bajo concesión privada bien supervisada (El Dorado–OPAIN, José María Córdova–Airplan, Rafael Núñez–OINAC, Palonegro–Airpro) muestran mejores condiciones de infraestructura que los operados directamente por la Aeronáutica

Civil (Alfonso Bonilla Aragón, Ernesto Cortissoz, Antonio Nariño, Camilo Daza), donde se documentan patrones de baja inversión y deterioro físico.

Escribimos este informe para decir algo a tiempo. El país tiene actualmente más de \$12 billones de pesos en proyectos aeroportuarios comprometidos o en estructuración para el periodo 2024–2035, avanzando sin un marco común de urgencia que permita secuenciar cuáles resuelven primero un riesgo de seguridad operacional y cuáles amplían conectividad a mediano plazo. Cada mes de dilación tiene un costo cuantificable en pasajeros, empleo y competitividad.

SÍNTESIS

Colombia movilizó en 2025 más pasajeros que nunca sobre una infraestructura diseñada para una fracción de esa demanda. Los dos aeropuertos en estado crítico (Cali y Barranquilla) están bajo administración directa transitoria de la Aerocivil; los dos saturados (Bogotá, Rionegro) esperan decisiones regulatorias, no capacidad de gestión. La ventana de decisión es 2026–2030.

CÓMO LEER LAS CIFRAS DE ESTE INFORME

Este documento maneja tres tipos de cifras, y las distingue siempre. Primero, los datos observados: tráfico, contratos e inversiones de Aerocivil, ANI y los concesionarios, que son hechos medidos. Segundo, la evidencia técnica sectorial: los estudios de capacidad y boletines de IATA, que miden capacidad operacional e impacto fiscal. Tercero, las estimaciones contrafactuales (por ejemplo, los 7 millones de pasajeros adicionales con IVA del 5%), que son proyecciones de la industria, no pasajeros efectivamente perdidos, y se identifican como tales. Cada cifra del texto lleva su fuente al lado.

01

CAPÍTULO 1

Resumen ejecutivo: un sistema que vuela por encima de su capacidad

Colombia bate récords de tráfico aéreo mientras su infraestructura aeroportuaria acumula rezagos de inversión, crisis contractuales y decisiones regulatorias pendientes. Diez riesgos definen la década, y todos tienen responsable, cifra y solución identificada.

«El país movilizó 57,5 millones de pasajeros en 2025 sobre terminales diseñadas para una fracción de esa cifra: la pregunta ya no es si el sistema está saturado, sino quién decide primero.»

1.1 El hallazgo central: el modelo de administración importa

El análisis de trece terminales capitales bajo un mismo marco técnico arroja un patrón consistente y verificable: los aeropuertos operados bajo **concesión privada bien supervisada** (El Dorado—OPAIN, José María Córdova—Airplan, Rafael Núñez—OINAC, Palonegro—Airpro) muestran mejores condiciones de infraestructura, mayor inversión y más transparencia informativa que los operados **directamente por la Aeronáutica Civil** (Alfonso Bonilla Aragón, Ernesto Cortissoz, Antonio Nariño, Camilo Daza), donde se documentan patrones de baja inversión y deterioro físico.

El modelo de administración se trató como variable explicativa, no como categoría de riesgo en sí misma: la correlación entre modelo y estado de la infraestructura es un hallazgo del informe, no un supuesto de partida. Y la conclusión no es ideológica sino operativa: donde hay contrato vigente, supervisión de la ANI e inversión programada, la infraestructura responde; donde hay administración transitoria, cronogramas incumplidos y anuncios sin financiación, el deterioro avanza aunque el tráfico crezca.

CONCESIÓN SUPERVISADA

El Dorado · J.M. Córdova · Rafael Núñez ·
Palonegro: inversión programada y obras en
curso

OPERACIÓN DIRECTA AEROCIVIL

Cali · Barranquilla · Pasto · Cúcuta: baja
inversión y deterioro físico documentado

TRANSICIONES FALLIDAS

Concesiones liquidadas o reprogramadas: obras
al 6% de avance y licitaciones sin fecha



EL CUELLO DE BOTELLA NO ES DE OPERADOR SINO DE DECISIÓN REGULATORIA

y de financiación oportuna de los proyectos de expansión ya identificados y costeados

Esquema de elaboración propia a partir del diagnóstico por terminal del capítulo 3 y la matriz de riesgo del capítulo 7.

1.2 Los diez riesgos que definen la década

1 · La red es altamente dependiente de El Dorado

El funcionamiento de El Dorado condiciona la puntualidad, la conectividad y la eficiencia del conjunto del sistema, porque buena parte de las conexiones nacionales e internacionales pasan por Bogotá. IATA advierte expresamente que su capacidad operacional influye sobre los demás aeropuertos del país.

IMPACTO EN COMPETITIVIDAD Y LOGÍSTICA

El Dorado concentra el 40,7% del tráfico aéreo nacional (2025) y es el primer aeropuerto de Iberoamérica en carga y el primero de América Latina en conectividad, con más de 800.000 toneladas de carga movilizadas en 2024. Una disrupción operacional en Bogotá golpea la conectividad de 12 ciudades capitales, y la cadena logística de exportación (ej. floricultura, en la que Avianca Cargo es operador #1 del país) depende directamente de su fluidez. (Fuente: OAG Megahubs 2024; Avianca jun-2026.)

2 · Colombia tiene un problema de capacidad operacional, no solamente de metros cuadrados

Pistas, calles de rodaje, posiciones de estacionamiento, control de tránsito aéreo, tiempos de ocupación de pista, inmigración, filtros y manejo de equipajes deben analizarse como un solo sistema.

IMPACTO EN PRODUCTIVIDAD

El estudio técnico de IATA estableció que El Dorado opera de forma sostenible a 68 operaciones/hora, frente a un potencial de 100 operaciones/hora (+47%). Cada hora de operación no habilitada representa vuelos, itinerarios de negocio y conexiones de carga que el sistema no puede ofrecer. (Fuente: IATA, oct-2023 y feb-2026.)

3 · Algunos proyectos se activan después de que la demanda ya superó la infraestructura

José María Córdova pasó a un plan de choque destinado a elevar su capacidad de 11 a 17 millones de pasajeros anuales y de 24 a 38 operaciones por hora, con inversiones superiores a \$164.000 millones.

IMPACTO EN INVERSIÓN Y TURISMO

Antes de este plan, el aeropuerto operó con un 32% de sobreocupación (14,5M de pasajeros frente a una capacidad de diseño de 11M en 2025), en una región —Antioquia— que es el segundo PIB departamental del país. La saturación coincidió con años en que Rionegro reportó caídas de tráfico turístico (-10,2% en pasajeros movilizados en 2023 vs. 2022, según IATA), justo cuando el propio aeropuerto es identificado por Aerocivil como «dinamizador del turismo en el noroccidente del país». (Fuente: IATA abr-2024, cita de Paula Bernal, Country Manager Colombia IATA.)

4 · Las crisis contractuales generan costos territoriales

La transición entre operadores, las concesiones fallidas y los periodos de administración provisional afectan mantenimiento, inversiones, calidad del servicio y confianza empresarial.

IMPACTO EN INVERSIÓN Y EMPLEO

En Cali, la inversión anunciada por Aerocivil para 2026–2030 (\$215.657 millones) equivale a apenas ~5% de los \$4,3–4,8 billones que requiere la modernización estructural, con cronogramas de licitación incumplidos desde 2020. En Barranquilla, dos concesiones fallidas dejaron obras con apenas 6% de avance al momento de su liquidación (2024), mientras la inversión interina de Aerocivil (\$198.024 millones, 2024–2026) solo alcanza para mantenimiento básico, sin capacidad de generar el empleo asociado a una modernización estructural (comparable, por ejemplo, a los 13.741 empleos directos, indirectos e inducidos proyectados por la nueva concesión de Cartagena). (Fuente: ANI feb-2024.)

68/100

operaciones/hora: capacidad sostenible vs. potencial técnico de El Dorado (IATA)

+32%

sobreocupación de José María Córdova frente a su capacidad de diseño (2025)

6%

avance de obras al liquidarse la concesión fallida de Barranquilla (2024)

~5%

de la inversión requerida en Cali cubierta por el plan CONPES 2026–2030

5 · Los aeropuertos regionales no deben evaluarse únicamente por rentabilidad financiera

En territorios amazónicos, insulares, fronterizos o con baja conectividad terrestre, el aeropuerto garantiza acceso a salud, educación, abastecimiento, atención de emergencias y presencia institucional.

IMPACTO EN EMPLEO Y DESARROLLO TERRITORIAL

Pasto opera sin sistemas de aproximación de alta categoría (ILS II/III), lo que genera cierres frecuentes en un departamento fronterizo con Ecuador sin alternativas terrestres rápidas; Cúcuta —nodo estratégico fronterizo con Venezuela— atiende flujos migratorios y de comercio binacional sin un plan de modernización público. En ambos casos, el valor social y de presencia estatal del aeropuerto no se refleja en sus cifras de rentabilidad (ambos con menos de 2 millones de pasajeros/año), pero sí en la cobertura territorial que sostienen.

6 · Las ciudades tienen escasa incidencia en decisiones que afectan directamente su competitividad

Los municipios suelen intervenir en vías de acceso, usos del suelo, turismo, seguridad, servicios públicos y gestión ambiental, pero tienen poca participación en planes maestros, asignación de inversiones o estructuración contractual.

IMPACTO EN COMPETITIVIDAD LOCAL

El caso de Medellín ilustra la brecha: el Concejo Distrital tuvo que activar derechos de petición para conocer que la pista principal de José María Córdova no había recibido intervención estructural profunda en casi 40 años —una alerta de seguridad y de competitividad regional que no provino de un canal institucional formal, sino de una gestión municipal por fuera de los procesos de planeación aeroportuaria. (Fuente: Concejo Distrital de Medellín, mar-2026.)

7 · La conectividad aérea depende también del precio

IATA estimó que mantener un IVA del 5% habría permitido movilizar hasta siete millones de pasajeros adicionales en 2023, de los cuales 4,46 millones corresponderían al mercado doméstico. Debe presentarse como una estimación contrafactual de IATA, no como pasajeros efectivamente perdidos.

IMPACTO EN TURISMO Y EMPLEO

Esta misma estimación contrafactual proyecta 2,25 millones de pasajeros internacionales adicionales y un 10% de crecimiento adicional en ese segmento —tráfico directamente asociado a gasto turístico. En 2025, el sector aéreo en su conjunto sostuvo 921.000 empleos directos e indirectos y aportó 4,33% del PIB nacional; cada punto de tráfico no materializado por la carga tributaria (Colombia aplica un IVA del 19% a tiquetes domésticos, frente a 0% en Chile, Brasil y Venezuela y 7% en Panamá) representa un costo de oportunidad en turismo interno y empleo asociado que ya está cuantificado por la industria. (Fuentes: IATA abr-2024; Aerocivil feb-2026; Avianca jun-2026.)

40 años

sin intervención estructural profunda en la pista principal de Rionegro, revelados por gestión municipal

7 M

de pasajeros adicionales posibles en 2023 con IVA del 5%, según estimación contrafactual de IATA

19% vs. 0%

IVA a tiquetes domésticos en Colombia frente a Chile, Brasil y Venezuela

<2 M

pasajeros/año en Pasto y Cúcuta: baja rentabilidad, alto valor social y de presencia estatal

8 · La infraestructura aeroportuaria está desconectada de la planeación urbana

En varias capitales, el tiempo de acceso al aeropuerto, la congestión vial, el crecimiento urbano alrededor de las pistas o el conflicto por ruido reducen los beneficios de la infraestructura aérea.

IMPACTO EN TURISMO Y LOGÍSTICA

En enero de 2024 (vs. enero de 2023), las llegadas de pasajeros en vuelos nacionales cayeron en Santa Marta (-22,4%), Rionegro (-20,9%), Cartagena (-9,9%) y Cali (-8,1%), mientras crecían en Barranquilla (+24,8%) y Bogotá (+22,3%) —una dispersión de resultados en destinos con similar potencial turístico que, según IATA, refleja en parte restricciones de acceso y capacidad más que de demanda. Rafael Núñez (Cartagena), rodeado de zona urbana densa en el barrio Crespo, enfrenta una limitación física de expansión que ningún nivel de inversión puede resolver sin una decisión de planeación urbana de fondo. (Fuentes: IATA abr-2024; MinCIT may-2026.)

9 · La transición energética será también una decisión aeroportuaria

Los aeropuertos tendrán que preparar infraestructura para eficiencia energética, electrificación de equipos en tierra, manejo de combustibles sostenibles, adaptación climática y medición de emisiones.

IMPACTO EN COMPETITIVIDAD E INVERSIÓN

El combustible sostenible de aviación (SAF) representa solo 0,2% de la demanda mundial y cuesta entre 3 y 5 veces más que el jet fuel convencional; Colombia cobra impuesto al carbono a la aviación doméstica desde 2017 —uno de los pocos países de la región que lo hace— con una no causación actual del 50%. Avianca fue reconocida por CIRIUM como la aerolínea con mayor aumento de capacidad y mayor reducción de emisiones de carbono en el periodo 2019–2025, lo que muestra que es posible crecer y descarbonizar simultáneamente, pero requiere que la infraestructura terrestre avance al mismo ritmo que la flota. (Fuentes: Avianca jun-2026; CIRIUM.)

10 · Colombia requiere un portafolio priorizado, no una lista dispersa de obras

Debe definirse qué inversiones son urgentes para la seguridad y continuidad operacional, necesarias para recuperar capacidad, estratégicas para abrir conectividad, y transformacionales para el horizonte 2035.

IMPACTO EN INVERSIÓN

El país tiene actualmente más de \$12 billones de pesos en proyectos aeroportuarios comprometidos o en estructuración para el periodo 2024–2035 (EDMAX \$9,7B, segunda pista de Rionegro \$22,7B, nueva concesión de Cali \$4,3–4,8B, concesión OINAC de Cartagena \$1,4B, entre otros), avanzando sin un marco común de urgencia que permita secuenciar cuáles resuelven primero un riesgo de seguridad operacional (ej. la pista de Rionegro, sin intervención profunda en casi 40 años) y cuáles amplían conectividad a mediano plazo.

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

Los diez riesgos comparten una característica: ninguno es una sorpresa. Todos están documentados, cuantificados y tienen solución técnica identificada. Lo que falta no es diagnóstico sino decisión: adjudicar, financiar y supervisar a tiempo. La ventana 2026–2030 define si el récord de tráfico se convierte en palanca de competitividad o en cuello de botella nacional.

02

CAPÍTULO 2

El sistema aeroportuario colombiano: magnitud y velocidad de crecimiento

Colombia cuenta con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje registrados, pero solo 14 están concesionados bajo vigilancia permanente de la ANI. La gran mayoría de las terminales con más de un millón de pasajeros anuales opera bajo esquemas de Asociación Público-Privada; el resto permanece bajo administración directa de la Aerocivil.

«El tráfico creció 340% en veinte años; la arquitectura institucional que lo administra sigue siendo, en lo esencial, la misma.»

2.1 La radiografía de la red

Colombia cuenta con 590 aeropuertos y campos de aterrizaje registrados: 74 de propiedad de Aerocivil, 14 departamentales, 94 municipales, 185 de fumigación y 214 privados. De ellos, solo 14 están concesionados bajo vigilancia permanente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); la gran mayoría de las terminales con más de un millón de pasajeros anuales opera bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP), y el resto permanece bajo administración directa de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).

590

aeropuertos y campos de aterrizaje
registrados en el país

14

concesionados bajo vigilancia
permanente de la ANI

74

de propiedad de Aerocivil; 94
municipales y 14 departamentales

399

restantes: 185 de fumigación y 214
privados

2.2 Ranking de tráfico: aeropuertos de ciudades capitales

#	AEROPUERTO	CIUDAD	OPERADOR	PAX 2023	PAX 2025	VAR.
1	El Dorado (BOG)	Bogotá D.C.	OPAIN S.A.	39,5 M	45,4 M	+16%
2	José María Córdova (MDE)	Rionegro	Airplan S.A.S.	12,17 M	14,57 M	+20%
3	Alfonso Bonilla Aragón (CLO)	Palmira/Cali	Aerocivil	6,62 M	~6,9 M	+4%
4	Rafael Núñez (CTG)	Cartagena	OINAC S.A.S.	6,39 M	7,76 M	+21%
5	Ernesto Cortissoz (BAQ)	Barranquilla	Aerocivil	3,28 M	~3,2 M	-3%
6	Simón Bolívar (SMR)	Santa Marta	Aeropuertos de Oriente	2,83 M	3,80 M	+34%
7	Palonegro (BGA)	Bucaramanga	Aeropuertos de Oriente	2,09 M	~2,1 M	+5%
8	Camilo Daza (CUC)	Cúcuta	Aeropuertos de Oriente	1,55 M	~1,6 M	+3%

Fuentes: Aerocivil (ranking oficial 2023) · Asocapitales, may-2026 (consolidado con OPAIN, Airplan, OINAC, ANI y MinTransporte, abr-2026).

Pasajeros 2025 por aeropuerto capital (millones)

El Dorado (Bogotá)	45,4
J. M. Córdova (Rionegro)	14,6
Rafael Núñez (Cartagena)	7,8
A. Bonilla Aragón (Cali)	~6,9
Simón Bolívar (Santa Marta)	3,8
E. Cortissoz (Barranquilla)	~3,2
Palonegro (Bucaramanga)	~2,1
Camilo Daza (Cúcuta)	~1,6

Elaboración propia con cifras del ranking anterior. En dorado, las dos terminales bajo administración directa transitoria de Aerocivil, únicas con crecimiento débil o negativo.

NOTA ACLARATORIA

El total de 57,5 millones de pasajeros no coincide con la suma aislada por aeropuertos debido a la duplicidad en el conteo de viajes (origen y destino) y las conexiones (escalas), un fenómeno habitual en las estadísticas de la Aeronáutica Civil.

03

CAPÍTULO 3

Diagnóstico técnico por aeropuerto

A continuación, una síntesis ejecutiva de trece aeropuertos que sirven a las ciudades capitales de Colombia, bajo un mismo formato: quién opera, con qué contrato, cuántos pasajeros mueve, qué proyectos tiene en curso, qué alertas presenta y qué acción se recomienda. Cada ficha cita sus fuentes verificadas.

«Trece terminales, un mismo estándar de lectura: administración, tráfico, inversión, alertas y acción recomendada.»

AEROPUERTO 01

El Dorado – Luis Carlos Galán (BOG)

Bogotá D.C. · Cundinamarca

Concesionario / Operador: OPAIN S.A.

Tipo de concesión: Concesión ANI (2007 – vigente; renovación en estructuración)

Referencia contractual: Adjudicado 2006 | Inicio: feb 2007

Capacidad operacional: 68 operaciones/hora sostenibles frente a una demanda que exige más

Entidad supervisora: ANI – Ministerio de Transporte

Pista(s): 2 pistas: 3.800 m y 3.000 m

Capacidad actual: ~45 millones/año (terminal actual)

Cap. proyectada: 73 millones/año (EDMAX – 2035) · USD 2,5 B inversión EDMAX proyectada

39,5 M

Pasajeros 2023 (Aerocivil)

45,8 M

Pasajeros 2024 (récord histórico anual)

45,4 M

Pasajeros 2025

**VIGENTE / EN
RENOVACIÓN**

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- **EDMAX (El Dorado Máximo Desarrollo):** APP de Iniciativa Privada por \$9,7 billones. 104 intervenciones. Adjudicación prevista dic 2026. Obras 2028–2035. Originador: Odinsa Aeropuertos SAS.
- 7 obras de mejoramiento activas en 2024–2026 por \$217.000 millones (OPAIN/ANI): hangar 2, Terminal 2, zona internacional, inmigración, plataforma occidental.
- Ampliación zona internacional: lista en jun 2026 (ANI + Migración Colombia + OPAIN).
- Primer aeropuerto de Iberoamérica en carga y 1.º de América Latina en conectividad (OAG Megahubs 2024). 102 destinos: 45 nacionales y 57 internacionales.

Alertas y puntos críticos

- Capacidad de terminal actual cercana a su límite operativo.
- Proceso EDMAX en evaluación por consultor independiente (9 meses desde abr 2025); adjudicación definitiva aún pendiente.

ACCIÓN RECOMENDADA

Cronograma público y vinculante para la adjudicación de EDMAX; implementación acelerada de las 23 medidas del estudio técnico de IATA para El Dorado, en particular la operación independiente de pistas.

LECTURA ASOCAPITALES

El Dorado ya tiene su solución técnica identificada y costeadas: EDMAX y las 23 medidas que el estudio técnico de IATA formuló específicamente para esta terminal. El riesgo no está en la ingeniería sino en el calendario: cada mes de dilación en la adjudicación se paga en conectividad para las 12 capitales que dependen del hub bogotano.

Fuentes verificadas: IATA (sep 2025) · ANI mar 2026 ani.gov.co · Avianca (2026) · LATAM 2026 (consolidado con OPAIN, Airplan, OINAC, ANI y MinTransporte, abr-2026) · Aerocivil abr 2025.

AEROPUERTO 02

José María Córdova Internacional (MDE)

Rionegro (sirve a Medellín) · Antioquia

Concesionario / Operador: Airplan S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Centro Norte – ANI / EPAOH (2008 – 2048)

Referencia contractual: Concesión Centro Norte | Vigencia hasta 2048

Entidad supervisora: ANI + EPAOH (Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera – Alcaldía de Medellín)

Pista(s): 1 pista de 3.440 m. Segunda pista proyectada (2030–2035, costo \$22,7 billones)

Capacidad actual: 11 millones/año (diseño original) · **Cap. proyectada:** 17 millones/año (otrosí firmado 2026)

12.174.767

Pasajeros 2023

13.781.543

Pasajeros 2024

14.572.375

Pasajeros 2025 (Airplan S.A.S. – récord por tercer año consecutivo)

**VIGENTE – EXPANSIÓN
EN CURSO**

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- **Otrosí firmado mar 2026:** \$164.000 millones para ampliar capacidad de 11 a 17 millones de pasajeros/año. 13 frentes de obra, plazo 10–12 meses.
- Obras iniciadas may 2026: ampliación salas de abordaje, nueva sala remota nacional (2.150 m²), 6 puertas adicionales, 750 sillas nuevas, modernización check-in, capacidad inspección equipaje 400 → 1.100 maletas/hora.
- **Plan Maestro 2055:** segunda pista de 4.000 m, terminal midfield de 268.500 m², nueva torre de control, vertipuerto para movilidad aérea urbana. Inversión estimada: \$22,7 billones.
- Primer semestre 2026: 7.367.098 pasajeros (5.285.752 nacionales + 2.081.346 internacionales); 56.399 operaciones aéreas.

Alertas y puntos críticos

- Opera con un 32% por encima de su capacidad de diseño (14,5 mill. vs. 11 mill.).
- Segunda pista sin luz verde definitiva; plan maestro presentado, pero resolución de Aerocivil pendiente.
- Costo de la segunda pista aumentó de \$14,4 a \$22,7 billones, generando incertidumbre sobre financiación.
- En 2024 el tráfico superó la proyección prevista para 2036 en el plan maestro —un desfase de casi una década—; IATA recomienda ILS CAT III, categoría SEI nivel 10 y mejores calles de rodaje (fuente: IATA).

ACCIÓN RECOMENDADA

Estudio técnico urgente de vida útil de pista (PCN + deflectometría) y cronograma firme del Plan Maestro 2055 antes de que se agote la nueva capacidad del Plan de Choque (3–4 años).

Fuentes verificadas: Airplan S.A.S. ene 2026 · ANI mar 2026 ani.gov.co · El Colombiano ene 2026 · MiOriente jul 2026 · Infobae ene 2026.

AEROPUERTO 03

Alfonso Bonilla Aragón Internacional (CLO)

Palmira (sirve a Cali) · Valle del Cauca

Concesionario / Operador: Aerocivil (Gobierno Nacional)

Tipo de concesión: Gestión directa del Estado – transitoria (desde 1 sep 2025). Nueva concesión en estructuración

Referencia contractual: Concesión anterior: Aerocali S.A. (25 años, 2000 – 1 sep 2025). Nueva IP en proceso

Entidad supervisora: Aerocivil – Ministerio de Transporte – ANI

Pista(s): 1 pista principal

Capacidad actual: >6 millones/año

Cap. proyectada: nueva concesión proyectaría inversión de \$4,8 billones (Gobernación Valle)

6,8 M

Pasajeros 2023 (ranking Aerocivil – 3.er lugar nacional)

6.891.527

Pasajeros 2024

6.905.419

Pasajeros 2025 (Aerocivil)

**TRANSITORIO –
CONCESIÓN PENDIENTE**

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- **Reversión al Estado el 1 sep 2025:** después de 25 años con Aerocali S.A. (concesión 2000–2025). Aerocivil asumió con 122 funcionarios misionales.
- Inversión inicial Aerocivil: \$44.908 millones (6–8 meses) + hasta \$90.000 millones (11 meses).
- Plan modernización CONPES 2026–2030: \$215.657 millones (5% del total requerido –\$4,8 billones–). Incluye nueva subestación eléctrica, BHS, nuevos puentes de abordaje, mejoramiento de pista y plataforma.
- Nueva concesión (IP): inversión proyectada \$4,8 billones. Cronograma licitación: más de 10 reprogramaciones sucesivas. Última fecha anunciada: dic 2026 (por confirmar).

Alertas y puntos críticos

- **ALERTA CRÍTICA:** más de 10 cronogramas de licitación incumplidos. A jul 2026 aún no hay fecha firme.
- Fisuras documentadas en pista y plataforma (marzo 2026); sin informe técnico oficial de respuesta.
- Tres derechos de petición de gremios sin respuesta de la Aerocivil (mar 2026).
- Nueva IP requiere acuerdo entre Aerocivil y ANI; proceso aún no formalizado.
- Gobernadora del Valle y gremios exigen apertura urgente de licitación (CIEV, abr 2026).

ACCIÓN RECOMENDADA

Publicar en 30 días un informe técnico independiente del estado de la pista (metodología PCN) y fijar cronograma vinculante y auditable para la nueva concesión.

Fuentes verificadas: Presidencia.gov.co sep 2025 · Aerocivil mar 2026 · El País Cali mar 2026 · El Tiempo abr 2026 · Semana mar 2026.

AEROPUERTO 04

Ernesto Cortissoz Internacional (BAQ)

Barranquilla (municipio Soledad) · Atlántico

Concesionario / Operador: Aerocivil (transitoria). Nueva concesión en proceso

Tipo de concesión: Desde 1 sep 2024. Contrato 003-2015 con Grupo Aeroportuario del Caribe: terminación anticipada

Referencia contractual: Contrato ANI 003-2015 | Inicio: may 2015 | Terminación anticipada: 31 ago 2024 | Valor: COP \$610.153 MM

Entidad supervisora: Aerocivil – ANI

Pista(s): 1 pista de 3.001 m × 45 m (repavimentada 2017)

Capacidad actual: >3 millones/año (subutilizada por obras inconclusas)

Cap. proyectada: nueva concesión: «nivel de clase mundial» (ANI)

3.283.179

Pasajeros 2023 (Aerocivil – 5.º lugar nacional; 2.827.146 nacionales + 456.033 internacionales)

N/D

Pasajeros 2024

~3,2 M

Pasajeros 2025 (estimado)

**CRÍTICO – AEROCIVIL
INTERINA**

Estado concesión: nueva concesión pendiente

Proyectos e inversiones

- **Reversión a Aerocivil el 1 sep 2024** tras fallo de concesión GAC (2015–2024): obras de modernización nunca terminadas.
- Inversión Aerocivil 2024–2026: \$198.024 millones (\$27.000 M funcionamiento + \$51.000 M operación y mantenimiento + \$72.000 M obras).
- Obras pendientes: sala de recepción de equipaje muelle nacional, corredor estéril muelle internacional, refuerzo estructural terminal, traslado zona de carga.
- ANI anuncia nueva concesión de «clase mundial»; proceso de estructuración en curso.
- Procuraduría General inició vigilancia especial por retrasos en obras (2026).

Alertas y puntos críticos

- **ALERTA CRÍTICA:** terminal en regulares condiciones. Quejas recurrentes de usuarios.
- Disputa sobre reducción de inversión: \$150.000 M anunciados → \$72.000 M → \$44.000 M reales.
- Alcalde Char y Gobernador Verano solicitan al Gobierno entregar operación al Distrito.
- Anuncio de «megarreconstrucción» (mayo 2026) sin cronograma, contratista ni fuente de financiación publicados.
- Distrito de Barranquilla solicita formalmente hacerse cargo de la operación (2026).

ACCIÓN RECOMENDADA

Auditoría operacional independiente de seguridad y definición, antes de agosto de 2026, de un modelo de financiación estructural verificable.

Fuentes verificadas: ANI [ani.gov.co](#) contrato 003-2015 · Senado.gov.co [columna sep 2024](#) · Emisora Atlántico [ago 2025](#) · El Heraldo [2024](#) · ZonaCero [feb 2026](#).

AEROPUERTO 05

Rafael Núñez Internacional (CTG)

Cartagena de Indias · Bolívar

Concesionario / Operador: OINAC S.A.S. (filial de Termotécnica Coindustrial S.A. – Grupo Ethuss)

Tipo de concesión: Concesión 5G – ANI (mar 2024 – ~sep 2032 | 8,5 años)

Referencia contractual: Adjudicada nov 2023 | Inicio: 1 mar 2024 | Contrato: \$1,3–1,4 billones

Entidad supervisora: ANI – Ministerio de Transporte

Pista(s): 1 pista + nueva calle de rodaje de 980 m lineales (en construcción)

Capacidad actual: ~7 millones/año

Cap. proyectada: 11 millones/año (al término de las obras)

6.388.148

Pasajeros 2023 (Aerocivil – 4.º lugar nacional)

~7.400.000

Pasajeros 2024

7.756.298

Pasajeros 2025 (Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, ene 2026)

VIGENTE – OBRAS EN CURSO

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- Concesión OINAC iniciada mar 2024 tras reversión de SACSA. Estructura: 1 año pre-construcción + 2,5 años construcción + 5 años O&M.
- Obras en marcha (mar 2025): nueva terminal internacional (17.360 m²), nueva fachada (desplazada 12 m), nueva calle de rodaje (980 m), ampliación plataforma comercial (15.740 m²), parqueaderos.
- Mar 2026: ANLA aprobó 18 de las 22 intervenciones como cambios menores (75% del total de obras). Obras corresponden al 100% de lo previsto dentro del perímetro actual.
- 5 frentes de obra activos a jun 2026 (visita ANI 1 jun 2026): sistema de combustible, nueva terminal internacional, nueva fachada y edificio de parqueaderos.
- Inversión total: \$1,4 billones (cierre financiero con banca nacional: Bancolombia, Davivienda, BBVA + JP Morgan y Goldman Sachs).
- **Proyección empleo:** 13.741 empleos directos, indirectos e inducidos.

Alertas y puntos críticos

- Obras deben ejecutarse sin detener la operación, lo que representa el mayor reto técnico del proyecto.

ACCIÓN RECOMENDADA

Publicar antes de diciembre de 2026 la decisión estratégica de largo plazo (expansión vs. nuevo aeropuerto).

LECTURA ASOCAPITALES

Cartagena muestra lo que una transición contractual bien ejecutada puede lograr: reversión ordenada, cierre financiero con banca nacional e internacional y obras en cinco frentes sin detener la operación. Es el contraejemplo directo de Cali y Barranquilla, y la razón por la que este informe insiste en cronogramas vinculantes: el modelo funciona cuando se adjudica a tiempo. Su límite es físico —el barrio Crespo—, y por eso la decisión de largo plazo (expansión vs. nuevo aeropuerto en Bayunca) no admite aplazamiento.

AEROPUERTO 06

Simón Bolívar Internacional (SMR)

Santa Marta · Magdalena

Concesionario / Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S. (fondos CIEF, EXI Cerpi, MIP Cerpi)

Tipo de concesión: Concesión Nororiental – ANI (Contrato 1000001-OK-2010)

Referencia contractual: Concesión Nororiental | Inicio: 2010 | Agrupa 6 aeropuertos

Entidad supervisora: ANI – Ministerio de Transporte

Pista(s): 1 pista

Capacidad actual: 3,6 millones/año

Cap. proyectada: 5,8 millones/año (+60%) al término de obras (2027)

2.826.634

Pasajeros 2023 (Aerocivil – 6.º lugar nacional)

N/D

Pasajeros 2024

3.800.000

Pasajeros 2025 (MinTransporte abr 2026)

**VIGENTE – OBRAS EN
EJECUCIÓN**

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- Obras de ampliación iniciadas oct 2025 (ANI + Aeropuertos de Oriente). Inversión: \$75.300 millones. Plazo: 2 años (2027).
- 14% de ejecución a abr 2026 (MinTransporte). Ampliación salas nacionales e internacionales, zona de equipajes, mezzanine comercial, sala VIP.
- Modificación contractual ANI 2025: \$75.000 millones para ampliación, modernización y climatización (Portafolio feb 2026).
- Primeros 2 meses de 2026: 630.000 pasajeros (ritmo de 3,78 millones anualizados).

Alertas y puntos críticos

- Terminal saturada durante temporadas altas dado el crecimiento turístico acelerado de la ciudad: +34% de pasajeros entre 2023 y 2025, el mayor crecimiento porcentual entre las terminales capitales.

ACCIÓN RECOMENDADA

Asegurar el cumplimiento del cronograma de obras a 2027 y planear desde ya la siguiente fase de capacidad: al ritmo actual de crecimiento, los 5,8 millones/año proyectados se alcanzarían pocos años después de terminadas las obras.

LECTURA ASOCAPITALES

Santa Marta es el aeropuerto capital de mayor crecimiento porcentual del país (+34% entre 2023 y 2025), empujado por un auge turístico que no espera cronogramas. Con solo 14% de ejecución de obras a abril de 2026 y dos años de plazo, el margen de tolerancia a retrasos es mínimo: cada temporada alta con la terminal saturada erosiona la experiencia del destino que la ciudad está construyendo.

+34%

crecimiento de pasajeros 2023–2025, el mayor entre las terminales capitales

14%

de ejecución de obras a abril de 2026 (MinTransporte)

+60%

de capacidad al término de obras: de 3,6 a 5,8 millones de pasajeros/año

2027

plazo comprometido de entrega de la ampliación

Fuentes verificadas: ANI ani.gov.co oct 2025 · MinTransporte abr 2026 · Portafolio feb 2026.

AEROPUERTO 07

Palonegro Internacional (BGA)

Bucaramanga (municipio Lebrija) · Santander

Concesionario / Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Nororiente – ANI (Contrato 1000001-OK-2010)

Referencia contractual: Concesión Nororiente | Inicio: 2010 | Agrupa 6 aeropuertos

Entidad supervisora: ANI – Ministerio de Transporte

Pista(s): 1 pista

Capacidad actual: >2 millones/año

Cap. proyectada: ampliaciones futuras en análisis

2.087.785

Pasajeros 2023 (Aerocivil – 9.º lugar nacional)

N/D

Pasajeros 2024

~2,1 M

Pasajeros 2025 (estimado tendencia)

VIGENTE

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- Modernización básica completada (Hito 1 de la Concesión Nororiente).
- Obras voluntarias en evaluación: quinto puente de abordaje, reubicación estación de bomberos, terminal de carga, expansión terminal de pasajeros.
- Ampliación de parqueadero y bodegas de carga propuestas (~\$10.400 millones).

Alertas y puntos críticos

- Necesita ampliación estructural para responder al crecimiento de Bucaramanga como polo económico del nororiente.

ACCIÓN RECOMENDADA

Convertir las obras voluntarias en evaluación en un plan de expansión con cronograma y financiación definidos, antes de que la terminal alcance su límite de capacidad.

LECTURA ASOCAPITALES

Palonegro es la terminal «sin crisis» de este informe: concesión vigente, modernización básica completada y crecimiento estable. Precisamente por eso es el caso de prueba de la planeación preventiva: Bucaramanga se consolida como polo económico del nororiente y la ventana para ampliar la terminal debe abrirse antes de la saturación, no después, como ya ocurrió en Rionegro.

>2 M

pasajeros/año: capacidad actual de la terminal

Hito 1

modernización básica de la Concesión Nororiente completada

~\$10.400 M

propuestas para ampliación de parqueadero y bodegas de carga

4

obras voluntarias en evaluación, incluido el quinto puente de abordaje

Fuentes verificadas: ANI ani.gov.co Palonegro · Aeropuertos.net 2026 · Aerooriente.com.co · La República.

AEROPUERTO 08

Camilo Daza Internacional (CUC)

Cúcuta · Norte de Santander

Concesionario / Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Nororiental – ANI (Contrato 1000001-OK-2010)

Referencia contractual: Concesión Nororiental | Inicio: 2010

Entidad supervisora: ANI – Ministerio de Transporte

Pista(s): 1 pista

Capacidad actual: >1,5 millones/año

Cap. proyectada: N/D

1.554.686

Pasajeros 2023 (Aerocivil – 10.º lugar nacional)

N/D

Pasajeros 2024

~1,6 M

Pasajeros 2025 (estimado)

VIGENTE

Estado concesión

Proyectos e inversiones

- Nueva base de bomberos aeronáuticos en construcción (inversión \$123.095 millones, junto a Valledupar, Riohacha y Mompox – Aerocivil abr 2025).
- Climatización completa de la terminal propuesta como obra voluntaria (Aeropuertos de Oriente).
- Modernización Hito 1 completada.

Alertas y puntos críticos

- Conectividad afectada por situación económica y de orden público en la frontera colombo-venezolana.
- Nodo estratégico fronterizo: atiende flujos migratorios y de comercio binacional sin un plan de modernización público; su valor social y de presencia estatal no se refleja en sus cifras de rentabilidad.

ACCIÓN RECOMENDADA

Formular un plan de modernización público que reconozca el rol fronterizo y social de la terminal, más allá de su rentabilidad financiera.

LECTURA ASOCAPITALES

Camilo Daza ilustra el riesgo número 5 de este informe: evaluar aeropuertos regionales solo por rentabilidad financiera. Con menos de 2 millones de pasajeros al año, la terminal sostiene flujos migratorios, comercio binacional y presencia estatal en la frontera con Venezuela. Su valor no aparece en el estado de resultados, pero desaparecería de inmediato de la vida económica de Norte de Santander si la conectividad se degrada.

~1,6 M

pasajeros/año: décimo lugar nacional, primer nodo aéreo fronterizo del país

\$123.095 M

inversión en nuevas bases de bomberos aeronáuticos (con Valledupar, Riohacha y Mompox)

0

planes de modernización públicos vigentes para la terminal

2

funciones críticas sin precio de mercado: frontera activa y presencia institucional

AEROPUERTO 09

Los Garzones Internacional (MTR)

Montería · Córdoba

Concesionario / Operador: Airplan S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Centro Norte – ANI / EPAOH (2008 – vigente)

Entidad supervisora: ANI + EPAOH

Pista(s): 1 pista · **Capacidad actual:** >1 millón/año

Pax 2023: 1.269.703 (Aerocivil – 12.º lugar) · **Pax 2024:** 1.464.131 (ASUR) · **Pax 2025:** 1.434.557 (ASUR, ene 2026)

Estado: VIGENTE

Proyectos e inversiones · alertas

- Inversión total desde 2008: >\$126.000 millones. Obras de modernización completadas (duplicación del edificio terminal).
- Categorizado como aeropuerto internacional por Aerocivil (habilitado para vuelos internacionales).
- Transferencia de recursos a Montería 2025: \$1.186 millones (ANI + EPAOH).

Fuentes verificadas: EPAOH jul 2025 · Airplan.

AEROPUERTO 10

Matecaña Internacional (PEI)

Pereira · Risaralda

Concesionario / Operador: Aerocivil

Tipo de concesión: administración directa Aerocivil (ente público)

Entidad supervisora: Aerocivil – Ministerio de Transporte

Pista(s): 1 pista · **Capacidad actual:** >2 millones/año

Pax 2023: 2.209.127 (Aerocivil – 7.º lugar) · **Pax 2024:** N/D · **Pax 2025:** ~2,3 M (estimado tendencia)

Estado: AEROCIVIL – SIN CONCESIÓN

Proyectos e inversiones · alertas

- Plan maestro aeroportuario en elaboración (contratado abr 2025 – Aerocivil, \$31.470 millones; incluye Armenia, Rionegro, Tolú y Nuquí).
- Inversión en mantenimiento de infraestructura (2025).
- Sin concesión privada: menor capacidad de inversión en modernización que aeropuertos concesionados.

Fuentes verificadas: Aerocivil abr 2025 · Aerocivil ranking 2023.

AEROPUERTO 11

Vanguardia (VVC)

Villavicencio · Meta · AEROCIVIL – SIN CONCESIÓN

Administración directa de Aerocivil, sin concesión privada. 1 pista; aeropuerto regional (vuelos regionales y chárter, pax 2023–2025 N/D). Mantenimiento de infraestructura 2025: \$28.551 millones (junto a Yopal, Ipiales y Tolú). Alerta: conectividad limitada; la terminal no cuenta con infraestructura para vuelos comerciales de gran escala.

Fuentes verificadas: Aerocivil abr 2025.

AEROPUERTO 12

Almirante Padilla Internacional (RCH)

Riohacha · La Guajira

Concesionario / Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Nororiental – ANI (Contrato 1000001-OK-2010) | Inicio: 2010

Entidad supervisora: ANI

Pista(s): 1 pista, mejora de infraestructura en curso · **Capacidad actual:** >500.000/año

Pax 2023: 507.143 (Aerocivil) · **Pax 2024:** N/D · **Pax 2025:** ~550.000 (estimado)

Estado: VIGENTE

Proyectos e inversiones · alertas

- Mejora de infraestructura de pistas, zonas de seguridad y drenajes: \$133.678 millones (Aerocivil abr 2025, junto a Leticia y Arauca).
- Nueva base de bomberos aeronáuticos: inversión \$123.095 millones (Aerocivil, junto a Cúcuta, Valledupar y Mompox).
- Aeropuerto clave para la conectividad de La Guajira, departamento con alta vulnerabilidad y baja oferta de transporte terrestre.

Fuentes verificadas: Aerocivil abr 2025 · Aerooriental.com.co.

AEROPUERTO 13

Alfonso López Pumarejo Internacional (VUP)

Valledupar · Cesar

Concesionario / Operador: Aeropuertos de Oriente S.A.S.

Tipo de concesión: Concesión Nororiental – ANI (Contrato 1000001-OK-2010) | Inicio: 2010

Entidad supervisora: ANI

Pista(s): 1 pista · **Capacidad actual:** >400.000/año

Pax 2023: 471.144 (Aerocivil) · **Pax 2024:** N/D · **Pax 2025:** ~500.000 (estimado)

Estado: VIGENTE · **Cap. proyectada:** obras de climatización y ampliación de sala de embarque

Proyectos e inversiones

- Obras progresivas: climatización áreas públicas, check-in, plazoleta de comidas; ampliación salas de embarque.
- Nueva base de bomberos aeronáuticos: \$123.095 millones (Aerocivil, junto a Cúcuta, Riohacha y Mompox).

Fuentes verificadas: Aerocivil abr 2025 · Aerooriental.com.co · La República.

LECTURA ASOCAPITALES · TERMINALES MEDIANAS DE LA CONCESIÓN NORORIENTAL

Riohacha y Valledupar, junto con Cúcuta y Bucaramanga, comparten contrato, operador y patrón: modernización básica completada y ampliaciones estructurales en la categoría de «obras voluntarias en evaluación». Son terminales pequeñas en pasajeros pero grandes en función territorial: La Guajira y Cesar dependen de ellas para conectividad en departamentos con baja oferta de transporte terrestre. La inversión de \$123.095 millones en bases de bomberos aeronáuticos muestra que el Estado puede actuar en red; el siguiente paso es que las ampliaciones dejen de ser voluntarias y entren a cronogramas verificables.

3.1 Lo que muestran las trece fichas en conjunto

Leídas una a una, las fichas describen situaciones locales; leídas en conjunto, describen un patrón nacional. Las terminales bajo concesión vigente y supervisada (Bogotá, Rionegro, Cartagena, Santa Marta, Montería) tienen obras en ejecución con cronograma y cierre financiero. Las terminales bajo administración directa transitoria (Cali, Barranquilla) acumulan cronogramas incumplidos, fisuras sin informe técnico oficial y anuncios sin financiación publicada.

Las terminales medianas de la Concesión Nororient (Bucaramanga, Cúcuta, Riohacha, Valledupar) tienen la modernización básica completada, pero sus ampliaciones estructurales siguen en la categoría de «obras voluntarias en evaluación». Y las terminales sin concesión (Pereira, Villavicencio) dependen por completo de la capacidad de inversión de la Aerocivil, que este informe documenta como estructuralmente limitada.

Panorama consolidado de las trece terminales

AEROPUERTO	CIUDAD	OPERADOR	MODELO	PAX 2025	SITUACIÓN
El Dorado (BOG)	Bogotá D.C.	OPAIN S.A.	Concesión ANI	45,4 M	Vigente · EDMAX en evaluación
J. M. Córdova (MDE)	Rionegro/ Medellín	Airplan S.A.S.	Concesión ANI/ EPAOH	14,57 M	Expansión en curso · +32% sobre diseño
Rafael Núñez (CTG)	Cartagena	OINAC S.A.S.	Concesión 5G ANI	7,76 M	Obras en curso · cierre financiero logrado
A. Bonilla Aragón (CLO)	Palmira/Cali	Aerocivil	Directa transitoria	6.905.419	Crítico · licitación sin fecha firme
Simón Bolívar (SMR)	Santa Marta	Aerop. de Oriente	Concesión Nororient	3,80 M	Obras en ejecución · 14% avance
E. Cortissoz (BAQ)	Barranquilla	Aerocivil	Directa transitoria	~3,2 M	Crítico · nueva concesión pendiente
Matecaña (PEI)	Pereira	Aerocivil	Directa	~2,3 M	Plan maestro en elaboración
Palonegro (BGA)	Bucaramanga	Aerop. de Oriente	Concesión Nororient	~2,1 M	Vigente · ampliación en análisis
Camilo Daza (CUC)	Cúcuta	Aerop. de Oriente	Concesión Nororient	~1,6 M	Vigente · sin plan de modernización
Los Garzones (MTR)	Montería	Airplan S.A.S.	Concesión ANI/ EPAOH	1.434.557	Vigente · modernización completada
Almirante Padilla (RCH)	Riohacha	Aerop. de Oriente	Concesión Nororient	~550.000	Vigente · mejoras de pista en curso
Alfonso López (VUP)	Valledupar	Aerop. de Oriente	Concesión Nororient	~500.000	Vigente · obras progresivas
Vanguardia (VVC)	Villavicencio	Aerocivil	Directa	N/D	Regional · mantenimiento 2025

Consolidado de las fichas del capítulo 3. Cifras «estimado»: proyección de tendencia cuando Aerocivil no había publicado el cierre oficial a la fecha de corte (jul-2026).

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

El estado de cada terminal no se explica por su tamaño ni por su región, sino por su arquitectura contractual: quién invierte, quién supervisa y quién responde. Esa es precisamente la variable que la política pública puede corregir más rápido.

04

CAPÍTULO 4

Los cuatro retos estructurales del sistema aéreo

Más allá del estado físico de cada terminal, el sector aéreo colombiano enfrenta cuatro retos transversales que condicionan su competitividad de cara a 2030. Estos retos fueron identificados de forma convergente por Avianca, IATA y Asocapitales.

«Infraestructura saturada, la carga tributaria más alta de Latinoamérica, combustible costoso y una transición energética sin ruta realista: los cuatro frenos operan al mismo tiempo.»

4.1 · Infraestructura saturada y capacidad limitada

El Dorado opera por encima de su capacidad técnica (68 operaciones/hora sostenibles frente a una capacidad declarada de 74) y en 2024 fue el aeropuerto con más pasajeros de la región, moviendo 46 millones de pasajeros al año, pese a lo cual Bogotá tiene menos pasajeros en conexión que Panamá. El proyecto de solución de largo plazo, El Dorado Máximo Desarrollo (EDMAX), tardará entre 8 y 9 años en ejecutarse. Rionegro y Cartagena presentan retos similares de saturación.

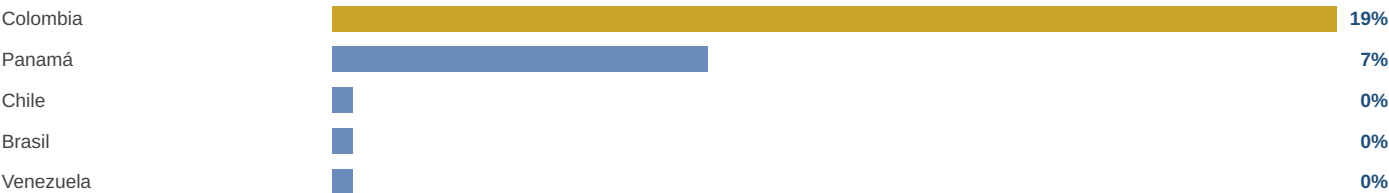
4.2 · Carga tributaria más alta de Latinoamérica

Entre el 30% y el 45% del valor de un ticket doméstico en Colombia se compone de impuestos, tasas y contribuciones. El IVA del 19% es uno de los más altos de la región: Chile, Brasil y Venezuela no aplican IVA a los tickets, y Panamá cobra apenas 7%. Cuando el IVA se redujo temporalmente al 5% durante la pandemia, el tráfico se disparó.

EVIDENCIA CUANTIFICADA (IATA, ABRIL 2024)

Con un IVA del 5% en los tickets, Colombia habría podido tener 7 millones de pasajeros adicionales durante 2023: 4,46 millones en el mercado doméstico y 2,25 millones en el internacional, con un 10% de crecimiento adicional proyectado para las rutas internacionales.

IVA sobre tickets aéreos domésticos: Colombia frente a la región



Elaboración propia sobre IATA (abr-2024). Entre el 30% y el 45% del valor de un ticket doméstico en Colombia corresponde a impuestos, tasas y contribuciones.

4.3 · Combustible de aviación costoso y riesgo de desabastecimiento

El combustible representa casi el 40% de los costos operativos de una aerolínea. En Colombia solo está autorizada la importación y uso de JET-A1 —que se produce principalmente en Europa—, lo que genera dependencia externa cuando hay déficit interno; en aeropuertos regionales el combustible puede costar hasta 40% más que en los aeropuertos principales, afectando las rutas sociales y de integración territorial. El combustible de aviación además paga IVA, encareciendo las rutas estratégicas.

4.4 · Transición energética sin ruta realista

Colombia cobra impuesto al carbono a la aviación doméstica desde 2017 —uno de los pocos países de la región que lo hace— y actualmente la no causación de este impuesto está en 50%. No existen alternativas tecnológicas viables en el corto plazo: el combustible sostenible de aviación (SAF) representa solo 0,2% de la demanda mundial y es entre 3 y 5 veces más caro que el jet fuel convencional. Colombia definió su hoja de ruta de SAF a través de la Aerocivil en 2025, pero requiere metas intermedias realistas y articulación con la política tributaria e industrial.

Fuentes: Avianca, «La aviación como motor estratégico para Colombia», jun-2026 · IATA, Boletín Colombia, abr-2024.

4.5 El reto emergente: la gestión de slots en El Dorado

A los cuatro retos estructurales se suma un riesgo regulatorio inmediato y evitable. La Aeronáutica Civil ha manifestado su decisión de modificar las normas de asignación y monitoreo de slots del Aeropuerto El Dorado, desviándose de los estándares internacionales reconocidos y aplicados mundialmente en los países con aeropuertos congestionados. *(Fuente: IATA, documento técnico sobre slots, 2025.)*

¿QUÉ ES UN SLOT Y POR QUÉ IMPORTA?

Un slot aeroportuario es un permiso otorgado por un coordinador —en Colombia, la Aerocivil— para una operación planificada que utiliza toda la infraestructura necesaria para llegar o salir de un aeropuerto muy congestionado (nivel 3) en una fecha y hora específicas. Desde 2014, el Estado colombiano adoptó una normativa alineada con los estándares internacionales WASG (Worldwide Airport Slot Guidelines), elaborados por la asociación de aerolíneas, la de aeropuertos y la de coordinadores aéreos: un modelo probado globalmente para administrar de forma eficiente la infraestructura limitada de los aeropuertos más congestionados. *(Fuente: IATA.)*

Lo que el estándar ha permitido. Según IATA, la aplicación de los WASG, junto con otras políticas públicas, permitió que El Dorado se convirtiera en el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros y de carga de la región, fomentando el turismo y conectando a Bogotá con las regiones apartadas del país y con el mundo. La aviación colombiana alcanzó además niveles destacables de democratización: hoy el 75% de sus usuarios pertenece a los estratos II y III.

El problema técnico de fondo. La normativa —internacional y local (RAC)— exige que el coordinador aplique un sistema de monitoreo del uso de los slots, con base en el cual pueden retirarse las franjas a quienes las incumplan bajo reglas claras. IATA señala que, a la fecha, la Aerocivil no ha aplicado ese monitoreo, y que no es posible evaluar el desempeño de la norma actual —ni proponer modificarla— sin haberlo implementado. Si lo que se busca es revisar la asignación entre

aerolíneas, no es necesario modificar el Reglamento Aeronáutico: con un correcto monitoreo y medidas de capacidad se libera un grupo de slots asignables con los criterios ya previstos en el numeral 6.4 del Apéndice A del RAC 3 (tipo de servicio y mercado, conectividad regional, competencia y nuevo entrante).

Los riesgos de apartarse del estándar. Modificar la norma sin seguir los lineamientos internacionales afecta la seguridad jurídica de las aerolíneas que invirtieron para mantener conectado al país; pone a El Dorado en desventaja frente a hubs que sí aplican el estándar y han mejorado sustancialmente (Jorge Chávez de Lima, Ciudad de México, Guarulhos); compromete más de 70 tratados bilaterales de aviación basados en el respeto de las normas existentes y los derechos históricos; y golpea, sobre todo, a los pasajeros, que confían en la predictibilidad y confiabilidad de las operaciones. *(Fuente: IATA.)*

2014

año desde el cual Colombia aplica una normativa de slots alineada con los WASG

70+

tratados bilaterales de aviación en riesgo si el país se aparta del estándar internacional (IATA)

75%

de los usuarios del transporte aéreo pertenece a los estratos II y III (IATA)

47,3 M

pasajeros ene–oct 2025 (+804.000); sillitas +7,8%, mercado internacional +15,6% (IATA)

LA SALIDA QUE PROPONE LA INDUSTRIA

Aplicar plenamente la norma vigente —incluido el monitoreo de slots— e implementar las 23 recomendaciones del estudio de capacidad de El Dorado liderado por IATA en 2023 (con participación del Ministerio de Transporte, Aerocivil, ANI, OPAIN y las aerolíneas), cuya mayoría no implica altas inversiones ni modificaciones de infraestructura. Así se incrementan las operaciones por hora, se liberan más slots y pueden asignarse con criterios de conectividad regional, competencia y nuevo entrante, sin sacrificar la seguridad jurídica. Cualquier revisión normativa debe hacerse de manera abierta, técnica y transparente, con participación de todos los actores.

Fuente: IATA, documentos técnicos sobre gestión de slots en El Dorado y estudio de capacidad 2023.

05

CAPÍTULO 5

Impacto económico y social del sector

Colombia conecta con millones de personas e integra regiones aisladas gracias a su red aérea; el transporte aéreo se ha convertido en un servicio esencial que democratiza la movilidad y es clave para la competitividad nacional.

«Cada punto de tráfico no materializado por la carga tributaria representa un costo de oportunidad en turismo interno y empleo que ya está cuantificado por la industria.»

5.1 Magnitud nacional del sector aéreo

USD 15,5 B

aporte total al PIB de la economía
colombiana

921 mil

empleos directos e indirectos

51

aeropuertos internacionales
conectados / 28 países

1.600–1.800

operaciones diarias en El Dorado

En 2025 se movilizaron 57,5 millones de pasajeros por los aeropuertos del país y se transportaron 961.365 toneladas de carga, superando el récord de 2024 (944.236 toneladas). El transporte aéreo dejó de ser un servicio de élite para convertirse en infraestructura esencial: integra regiones sin alternativas terrestres, sostiene cadenas logísticas de exportación y habilita el turismo que las economías urbanas capitalizan.

Caso ilustrativo: la huella económica de una aerolínea de bandera

El impacto de un solo operador ayuda a dimensionar la magnitud del sector. En 2025, Avianca respaldó una contribución de USD 9.700 millones al PIB colombiano (equivalente al 2,1% del PIB nacional), 564.000 empleos, USD 3.300 millones en ingresos laborales y USD 2.100 millones en recaudación tributaria en todo el país —cifras que incluyen tanto sus operaciones directas (compras a proveedores locales y nómina) como el gasto de los visitantes habilitado por su red doméstica e internacional.

USD 9,7 B

contribución al PIB colombiano en 2025
(2,1% del PIB nacional)

564.000

empleos respaldados en todo el país

USD 3,3 B

en ingresos laborales

USD 2,1 B

en recaudación tributaria

El costo de oportunidad de la carga tributaria

INDICADOR (IATA, ESCENARIO IVA 5% VS. 19% REAL — 2023)

IMPACTO ESTIMADO

Pasajeros domésticos perdidos por el aumento del IVA

4,46 millones

Pasajeros internacionales perdidos

2,25 millones

Crecimiento adicional proyectado en el mercado internacional

+10%

Total de pasajeros adicionales posibles en 2023 con IVA al 5%

7 millones

Estimación contrafactual de IATA: proyección de la industria, no pasajeros efectivamente perdidos.

Fuentes: Avianca, Impacto Económico 2025 · IATA, Boletín Colombia abr-2024 · Aerocivil feb-2026.

06

CAPÍTULO 6

Benchmarking internacional

Colombia es, en proporción a su población, el mercado aéreo más competido de América Latina: siete aerolíneas domésticas activas atienden a 53,5 millones de habitantes, la relación por aerolínea más baja entre los comparadores regionales. La pregunta no es si hay competencia, sino si la infraestructura y la gobernanza están a la altura de ese mercado.

«El volumen de tráfico no garantiza por sí solo eficiencia como centro de conectividad regional: El Dorado mueve más pasajeros que Tocumen, pero conecta menos.»

6.1 El mercado aéreo más competido de la región

Siete aerolíneas domésticas activas (Avianca, LATAM Colombia, JetSMART, Wingo, Clic Air, SATENA y Searca) atienden el mercado colombiano, la relación de habitantes por aerolínea más baja entre los comparadores regionales.

Habitantes por aerolínea doméstica activa

PAÍS	POBLACIÓN	AEROLÍNEAS DOMÉSTICAS ACTIVAS	HABITANTES POR AEROLÍNEA
Colombia	53,5 M	7	7,6 M
México	133 M	7–8	16,6 M
Estados Unidos	342 M	10+	34,2 M
Brasil	213,6 M	3–4	53,25 M

Fuentes: Avianca, jun-2026 (elaborado con cifras poblacionales y de operadores activos por país).

Habitantes por aerolínea doméstica activa (millones)



Cuanto más baja la cifra, más competido el mercado. Colombia (en dorado) tiene la relación más baja de los comparadores.

6.2 Lecciones de referentes internacionales

Aeropuertos con pistas independientes (referencia internacional tipo Heathrow)

El propio estudio técnico de IATA para El Dorado toma como referencia configuraciones de doble pista operando de forma independiente, estimando que Bogotá podría acercarse a niveles de operación por hora similares a los de aeropuertos internacionales de configuración comparable si se implementan las 23 medidas identificadas.

Modelo hub de conexiones (Panamá/Tocumen)

A pesar de mover más pasajeros en términos absolutos, El Dorado tiene menos pasajeros en conexión que el hub panameño, lo que evidencia que el volumen de tráfico no garantiza por sí solo eficiencia como centro de conectividad regional.

Gobernanza dual regulador–operador

La experiencia internacional muestra que separar con claridad las funciones de regulación técnica (torres de control, slots, seguridad) de la operación comercial de terminales reduce los conflictos de interés que hoy enfrenta la Aerocivil en los aeropuertos que administra directamente.

Las referencias internacionales se usan de forma ilustrativa y cualitativa para contextualizar estándares de la industria, no como comparación estadística estricta punto a punto.

6.3 Buenas prácticas de desarrollo aeroportuario: la posición de la industria

IATA ha planteado para Colombia un marco de buenas prácticas internacionales aplicable a los próximos ciclos de concesiones. La premisa: un sistema aeroportuario competitivo no depende únicamente de nuevas obras, sino de decisiones coordinadas, técnicamente sustentadas y ajustadas a la demanda real. Un aeropuerto de clase mundial no se define por su tamaño o nivel de inversión, sino por su capacidad de ofrecer infraestructura al ritmo de la demanda, con costos razonables, gestión transparente y calidad de servicio estable. (Fuente: IATA, «Principales retos en el desarrollo aeroportuario de Colombia», 2026.)

PLANES MAESTROS CON GATILLOS

Crecimiento en fases, modular y flexible, con gatillos de inversión objetivos —no por calendario político ni disponibilidad presupuestal

CONSULTA CON AEROLÍNEAS

Ninguna decisión de inversión, tarifas o cambios operacionales sin diálogo técnico, oportuno y documentado con los usuarios que financian la infraestructura

REGULACIÓN INDEPENDIENTE

Autoridad con capacidad técnica y metodologías tarifarias alineadas con ICAO Doc 9082 y Doc 9562: cargos proporcionales a costos eficientes



OPTIMIZAR ANTES DE CONSTRUIR · ALISTAR ANTES DE ABRIR (ORAT)

el nivel de servicio no debe ser gatillo automático de obras; toda apertura requiere alistamiento operacional formal (Operational Readiness and Airport Transfer)

Las observaciones de IATA sobre los tres grandes proyectos

- **Bogotá – EDMAX:** no se contempla una tercera pista ni una estrategia clara de crecimiento modular; hay incertidumbre sobre diseño de terminales, conectividad terrestre, carga y abastecimiento de combustible. IATA recomienda trazabilidad financiera que evite duplicidad en la recuperación de inversiones ya financiadas mediante cargos (p. ej. fuel farm y red de hidrantes), y advierte duplicidad de roles: la IP propone resolver asuntos de competencia de la Aerocivil (p. ej. ILS) ya identificados como puntos de mejora en el Estudio de Capacidad de 2023.
- **Rionegro – Plan Maestro José María Córdova:** en 2024 se superó la proyección de tráfico prevista para 2036 —un desfase de casi una década— que exige inversiones inmediatas, antes de los plazos del plan maestro. IATA recomienda implementar ILS CAT III, elevar la categoría SEI a nivel 10, mejorar las calles de rodaje, y comenzar ya la planificación de la segunda pista y una nueva terminal, probablemente vinculadas a un nuevo proceso licitatorio con la capacidad requerida para la próxima década.
- **Cartagena – Nuevo aeropuerto de Bayunca:** la industria requiere claridad sobre el futuro del actual Rafael Núñez y sus inversiones; la propuesta carece de detalles técnicos, financieros y operativos suficientes; la consulta ha sido limitada y no estructurada —con riesgo de que los cargos aeroportuarios se definan sin validación técnica—; existe riesgo de saturación temprana de la capacidad inicial, un diseño rígido (duplicación de subsistemas, flujos DOM/INT sin integrar, sin planificación modular) y dudas sociales y ambientales sobre el uso de terrenos.

SÍNTESIS · LO QUE PIDEN LAS BUENAS PRÁCTICAS

Colombia tiene la oportunidad de construir un modelo aeroportuario integral durante los próximos ciclos de concesiones: planes maestros robustos y actualizados, consulta estructural con las aerolíneas desde la fase conceptual, regulación económica independiente, cargos transparentes y proporcionales, y puesta en operación con programas ORAT. La adopción de estos estándares será determinante para que los aeropuertos del país no solo crezcan, sino que crezcan bien. (Fuente: IATA, 2026.)

07

CAPÍTULO 7

Matriz de riesgo consolidada

Ocho terminales estratégicas, evaluadas en seis dimensiones —infraestructura, capacidad, gobernanza contractual, seguridad operacional, transparencia e impacto regional— y clasificadas por el nivel de acción que requieren de los tomadores de decisión.

«Los dos aeropuertos con riesgo crítico están, no coincidentalmente, bajo administración directa transitoria de la Aerocivil.»

7.1 La matriz

AEROPUERTO	CIUDAD	MODELO	PAX 2025	RIESGO	NIVEL DE ACCIÓN REQUERIDO
El Dorado (BOG)	Bogotá	Concesión (OPAIN)	45,4 M	ALTO	Urgente + prioritario
A. Bonilla Aragón (CLO)	Cali	Directa (Aerocivil)	~6,9 M	CRÍTICO	Intervención inmediata
E. Cortissoz (BAQ)	Barranquilla	Directa (Aerocivil)	~3,2 M	CRÍTICO	Auditoría + intervención
J.M. Córdoba (MDE)	Medellín/Rionegro	Concesión (Airplan)	14,5 M	ALTO	Prioritario
Rafael Núñez (CTG)	Cartagena	Concesión (OINAC)	7,76 M	MEDIO-ALTO	Seguimiento especial
Palonegro (BGA)	Bucaramanga	Concesión (Airpro)	~2,1 M	MEDIO	Seguimiento regular
A. Nariño (PSO)	Pasto	Directa (Aerocivil)	N/D	MEDIO	Modernización
Camilo Daza (CUC)	Cúcuta	Directa (Aerocivil)	~1,6 M	MEDIO	Seguimiento técnico

PATRÓN SISTÉMICO

Los dos aeropuertos con riesgo CRÍTICO (Cali y Barranquilla) están, no coincidentalmente, bajo administración directa transitoria de la Aerocivil. Los aeropuertos con riesgo ALTO (Bogotá, Medellín) están saturados pese a estar bien gestionados por sus concesionarios, lo que indica que el cuello de botella no es de operador sino de decisión regulatoria y de financiación de proyectos de expansión.

RIESGO CRÍTICO

Cali · Barranquilla — administración directa transitoria, cronogramas incumplidos, obras sin financiación

RIESGO ALTO

Bogotá · Medellín/Rionegro — saturación con gestión eficiente: falta decisión regulatoria

RIESGO MEDIO

Cartagena · Bucaramanga · Pasto · Cúcuta — obras en curso o modernización pendiente



CADA NIVEL DE RIESGO TIENE UNA ACCIÓN DISTINTA

adjudicar y auditar en los críticos · financiar y destrabar en los altos · dar seguimiento verificable en los medios

La calificación de riesgo refleja la dimensión de mayor severidad documentada para cada terminal, no un promedio simple (ver marco metodológico en el anexo).

08

CAPÍTULO 8

Agenda estratégica 2026–2030

La agenda que propone este informe combina las cuatro líneas de acción sectorial identificadas por la industria (Avianca/IATA) con las recomendaciones institucionales de gobernanza de Asocapitales. Se organiza en cuatro ejes con acciones concretas y verificables.

«Ninguna de estas acciones requiere inventar nada: todas están identificadas, costeadas y esperando una decisión con nombre y fecha.»

Eje 1 · Modernizar la infraestructura para aumentar competitividad

- Implementar de inmediato las 23 recomendaciones técnicas de IATA para ampliar la capacidad operativa de El Dorado, priorizando la operación independiente de pistas.
- Acelerar El Dorado Max (EDMAX) como proyecto estratégico mediante CONPES, asegurando política pública, recursos y gobernanza con cronograma vinculante.
- Modernizar los aeropuertos críticos: Medellín (Rionegro), Cartagena (Bayunca), Cali, San Andrés, Barranquilla y Montería.
- Crear un programa de mejoras operativas de bajo costo y alto impacto para los aeropuertos regionales.
- Asegurar en la estructuración de EDMAX trazabilidad financiera que evite duplicidad en la recuperación de inversiones ya financiadas (p. ej. fuel farm y red de hidrantes) y una estrategia de crecimiento modular que no aplase la discusión de la tercera pista (recomendación IATA).

Eje 2 · Combustible competitivo y seguridad energética

- Aumentar la capacidad de refinación nacional de jet fuel para reducir la dependencia de importaciones europeas.
- Permitir la importación directa de Jet A y Jet A-1 para estabilizar precios y abastecimiento.
- Fortalecer el sistema de información e inventarios.

Eje 3 · Carga tributaria del sector aéreo

- Reducir el IVA del 19% al 5% para tiquetes y servicios conexos, aprovechando el Plan Nacional de Desarrollo como ventana de ajuste.
- Aumentar el porcentaje de no causación del impuesto al carbono (actualmente 50%) mediante la adquisición de certificados de carbono.
- Racionalizar tasas y contribuciones aeroportuarias para simplificar la estructura de costos.

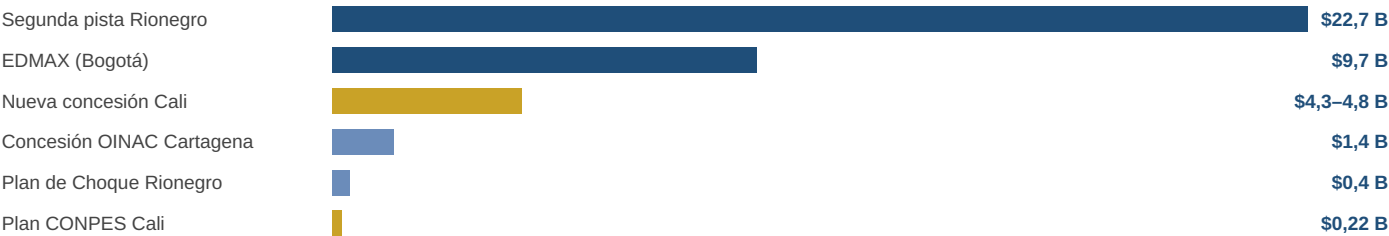
Eje 4 · Gobernanza y transición energética ordenada

- Crear una **Mesa Nacional de Infraestructura Aeroportuaria de Ciudades Capitales**, con reuniones trimestrales e informe semestral público por terminal.
- Exigir a Aerocivil y ANI la publicación de informes técnicos independientes sobre el estado de pistas, sistemas de aproximación y torres de control en cada capital, comenzando por Cali y Medellín: son las terminales con alertas físicas documentadas sin informe técnico oficial de respuesta (fisuras en pista y plataforma en Cali; casi 40 años sin intervención estructural profunda en la pista de Rionegro), mientras El Dorado ya cuenta con estudios técnicos vigentes (estudio de capacidad IATA 2023 y evaluación independiente de EDMAX).
- Fijar cronograma definitivo y vinculante, con responsable único, para la adjudicación de la nueva concesión de Cali y para materializar en documentos técnicos el anuncio de «megarreconstrucción» de Barranquilla.
- Fortalecer y operacionalizar la hoja de ruta nacional de SAF, con metas intermedias, incentivos económicos y esquema claro de coordinación institucional.
- Garantizar que ningún proyecto de inversión privada aprobado (EDMAX, Plan de Choque de Medellín) sea bloqueado sin fundamento técnico ni dilatado más allá de los plazos legales.
- Mantener la asignación de slots de El Dorado alineada con los estándares internacionales WASG y aplicar plenamente el monitoreo de uso previsto en el RAC antes de considerar cambios normativos, con revisión abierta, técnica y transparente (recomendación IATA).

8.1 Pipeline de inversión comprometida o en ejecución (2024–2035)

PROYECTO	AEROPUERTO	MONTO	ESTADO
EDMAX	El Dorado (Bogotá)	\$9,7 billones COP / USD 2,5 B	En evaluación · adjudicación dic-2026
Segunda pista	José María Córdova (Rionegro)	\$22,7 billones COP	Plan maestro presentado · financiación sin definir
Nueva concesión (IP)	Alfonso Bonilla Aragón (Cali)	\$4,3–4,8 billones COP	En estructuración · sin cronograma firme
Concesión OINAC	Rafael Núñez (Cartagena)	\$1,4 billones COP	En ejecución · cierre financiero logrado
Plan de Choque	José María Córdova (Rionegro)	\$397.648 M COP	En ejecución (obras iniciadas may-2026)
Plan CONPES	Alfonso Bonilla Aragón (Cali)	\$215.657 M COP	Aprobado · insuficiente frente a la necesidad
Ampliación	Simón Bolívar (Santa Marta)	\$75.300 M COP	En ejecución · 14% avance abr-2026

Magnitud relativa del pipeline (billones de pesos)



Elaboración propia sobre el pipeline anterior. En dorado, los proyectos de Cali: la brecha entre lo aprobado (\$0,22 B) y lo requerido (\$4,3–4,8 B) ilustra el tamaño de la decisión pendiente.

Hitos de decisión inmediatos

DIC 2026	2026–2027	2027
Adjudicación de EDMAX y apertura de la licitación de la nueva concesión de Cali	Plan de Choque de Rionegro (10–12 meses de obra) y decisión de largo plazo de Cartagena	Entrega de la ampliación de Santa Marta y definición del modelo estructural de Barranquilla



CADA HITO INCUMPLIDO EN 2026–2027 SE PAGA EN LA DÉCADA COMPLETA

EDMAX tarda 8–9 años en ejecutarse: lo que no se adjudique hoy no existirá en 2035

SÍNTESIS DEL CAPÍTULO

Más de \$12 billones de pesos en proyectos avanzan sin un marco común de urgencia. La agenda 2026–2030 no pide recursos nuevos: pide secuencia, cronogramas vinculantes y responsables únicos para recursos que ya existen o ya están estructurados.

09

CAPÍTULO 9

Conclusión y llamado a la acción

Colombia movilizó 57,5 millones de pasajeros en 2025, pero su infraestructura aeroportuaria fue diseñada para un país que movía una fracción de esa cifra. Cualquier freno estructural en El Dorado, Rionegro, Cali o Barranquilla no es un problema aislado de esas ciudades, sino un impuesto invisible sobre toda la economía nacional.

«Mayores costos operativos, menos rutas, turistas que eligen otro destino y empresas que postergan inversión: así se paga el rezago aeroportuario.»

9.1 Tres conclusiones para los tomadores de decisión

Primera · El modelo de administración tiene consecuencias medibles

Cuando la Aerocivil opera directamente un aeropuerto, la inversión cae y la opacidad sube; los casos de Cali y Barranquilla lo demuestran con datos, no con opiniones. La prioridad inmediata es adjudicar las concesiones pendientes bajo cronogramas vinculantes y auditables.

Segunda · La saturación de los bien gestionados es un problema regulatorio

Los aeropuertos bien gestionados (Bogotá, Medellín) están saturados no por falta de capacidad de gestión, sino por falta de decisión regulatoria y de financiación oportuna de sus proyectos de expansión ya identificados y costeados.

Tercera · Hay palancas de corto plazo que solo requieren decisión fiscal

La carga tributaria y el costo del combustible son palancas de política pública de corto plazo que no requieren nueva infraestructura física, solo decisión fiscal, y cuyo impacto en pasajeros y conectividad ya está cuantificado por IATA.

MENSAJE CENTRAL

Colombia necesita una política de Estado en infraestructura aeroportuaria: planes maestros actualizados y públicos, concesiones bien supervisadas, inversión oportuna y una Aerocivil que regule sin operar, o que opere sin pretender que es suficiente.

57,5 M

pasajeros en 2025 sobre infraestructura diseñada para una fracción de esa cifra

4,33%

del PIB nacional en juego con cada freno estructural del sistema

921.000

empleos sostenidos por el sector que la política pública puede proteger o arriesgar

2026–2030

la ventana de decisión: adjudicar, financiar y supervisar a tiempo

«El récord de tráfico de 2025 puede ser el punto de partida de una década de competitividad aérea o el techo contra el que el sistema se estrelle. La diferencia la marcan las decisiones de los próximos cuatro años.»



A N E X O

Marco metodológico

Este informe sigue una metodología de análisis documental técnico-narrativo, diseñada para sintetizar información dispersa y de distinta naturaleza —regulatoria, financiera, periodística y gremial— en un mismo estándar de lectura ejecutiva. El objetivo no es sustituir una auditoría oficial, sino ofrecer un panorama integral, verificable y comparable.

«Cada cifra del texto lleva su fuente al lado; donde faltan estudios técnicos, el informe lo dice, precisamente para recomendar que se realicen y se publiquen.»

A.1 Alcance y unidad de análisis

Unidad de análisis: los aeropuertos que sirven de manera directa a una ciudad capital de departamento en Colombia. Se priorizaron los ocho con mayor tráfico y relevancia estratégica (Bogotá, Cali, Barranquilla, Medellín/Rionegro, Cartagena, Bucaramanga, Pasto y Cúcuta), con referencia comparativa a otras terminales capitales (Santa Marta, Montería, Pereira, Villavicencio, Riohacha, Valledupar) donde la información lo permitió.

Periodo de análisis: 2023–2025 como base comparativa de tráfico y desempeño, con eventos y anuncios verificados hasta julio de 2026 (fecha de corte del informe).

Nivel de agregación: el informe combina lectura nacional (PIB, empleo, tráfico agregado), lectura por terminal y lectura comparada (benchmarking internacional).

A.2 Criterios de clasificación del riesgo

Cada aeropuerto fue evaluado en seis dimensiones recurrentes, ponderadas de forma cualitativa a partir de la evidencia documental disponible para cada caso: (1) infraestructura física de pista y plataforma, (2) capacidad frente a demanda, (3) gobernanza y estado contractual de la concesión, (4) seguridad operacional, (5) transparencia informativa del operador, y (6) impacto económico y de conectividad regional. La calificación final de riesgo (CRÍTICO / ALTO / MEDIO-ALTO / MEDIO / BAJO) refleja la dimensión de mayor severidad documentada para cada terminal, no un promedio simple, bajo el principio de que un solo factor crítico (p. ej. una alerta de vida útil de pista sin respuesta oficial) puede definir el perfil de riesgo aunque las demás dimensiones sean favorables.

PRINCIPIO METODOLÓGICO

El modelo de administración (concesión vigente vs. operación directa transitoria de Aerocivil) se trató como variable explicativa, no como categoría de riesgo en sí misma. La correlación entre modelo y estado de la infraestructura documentada en este informe es un hallazgo, no un supuesto de partida.

13

terminales capitales analizadas bajo un mismo formato de ficha técnica

6

dimensiones de evaluación del riesgo por terminal

2023–2025

periodo base de comparación de tráfico y desempeño

jul-2026

fecha de corte de verificación de eventos y anuncios

A.3 Tipos de fuente y jerarquía de verificación

- **Fuentes primarias oficiales** — Aerocivil, ANI, Ministerio de Transporte, OPAIN, Airplan, OINAC, Aeropuertos de Oriente y EPAOH, usadas para cifras de tráfico, contratos de concesión, inversión y cronogramas.
- **Fuentes técnicas sectoriales** — estudios de capacidad y boletines de IATA (2023–2024), que aportan la línea base técnica de operaciones por hora, impacto fiscal (IVA) y recomendaciones de eficiencia de El Dorado; y documentos de posición de IATA sobre la gestión de slots en El Dorado y sobre los principales retos del desarrollo aeroportuario de Colombia (BOG, MDE, CTG), 2025–2026, usados en las secciones 4.5 y 6.3.
- **Fuentes gremiales y corporativas** — Avianca (posición estratégica del sector, junio 2026) y Asocapitales (análisis técnico-narrativo consolidado, mayo 2026), usadas para el diagnóstico agregado por aeropuerto y la agenda de recomendaciones.
- **Fuentes periodísticas especializadas** — citadas únicamente para hechos verificables y fechados (incidentes operacionales, declaraciones de funcionarios, anuncios públicos), nunca como única fuente de una cifra financiera o técnica cuando existía una fuente oficial disponible.

Cuando una misma cifra presentó variaciones menores entre fuentes (por ejemplo, la capacidad de diseño de El Dorado, reportada entre 43 y 45 millones de pasajeros/año según el documento), se optó por la fuente más específica y mejor atribuida, y se evitó promediar o inventar una cifra de consenso.

A.4 Limitaciones declaradas

Este informe no reemplaza una auditoría técnica de ingeniería; donde se menciona la ausencia de estos estudios, es precisamente para recomendar que se realicen y se publiquen.

Las cifras de pasajeros 2025 para algunos aeropuertos intermedios son estimaciones de tendencia («estimado») cuando Aerocivil aún no había publicado el cierre oficial del año a la fecha de corte; se identifican explícitamente como tales en las tablas.

Las referencias internacionales (Heathrow, Panamá/Tocumen) se usan de forma ilustrativa y cualitativa para contextualizar estándares de la industria, no como comparación estadística estricta punto a punto.

El informe refleja el estado de la información pública disponible hasta julio de 2026; los cronogramas de adjudicación (Cali, EDMAX, segunda pista de Rionegro) están sujetos a cambios posteriores a esta fecha.



**Asociación Colombiana
de Ciudades Capitales**

ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CIUDADES CAPITALES

SISTEMA AEROPORTUARIO DE LAS CIUDADES CAPITALES DE COLOMBIA · BOGOTÁ D.C. · JULIO DE 2026