

**ACTA**  
**AUDIENCIA PÚBLICA DE RENDICIÓN DE CUENTAS**  
**ASOCIACIÓN AEROPUERTO DEL CAFÉ**  
**INFORME DE GESTIÓN**  
**SEGUNDO SEMESTRE DE 2015**

**FECHA:** Viernes, 3 de junio de 2016  
**LUGAR:** Auditorio Centro Educativo La Sagrada Familia  
Palestina, Caldas  
**HORA:** De 10:00 a. m. a 1:00 p. m.  
**ASISTENTES:** Ver el registro anexo a la presente.

Siendo las 10:00 a. m. del día 3 de junio de 2016, se dio inicio a la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas de la Asociación Aeropuerto del Café, Informe de Gestión del segundo semestre de 2015, con el siguiente orden del día:

1. Lectura del reglamento de la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas.
2. Presentación del Informe de Gestión del segundo semestre de 2015, discriminado a continuación:
  - a. Introducción e Informe de Gestión de la Gerencia, Dirección Técnica, Coordinación Administrativa y Financiera y Dirección Jurídica, a cargo de la ingeniera Amparo Sánchez Londoño, Gerente de la Entidad.
3. Intervención de las propuestas previamente inscritas.
4. Espacio para preguntas y respuestas previamente diligenciadas por la comunidad.
5. Conclusiones de la Audiencia Pública de la Rendición de Cuentas, evaluación y cierre.

## INTRODUCCIÓN

1. Presentación de la Entidad e instalación de la mesa principal de la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas.

En este punto, el moderador da la bienvenida y agradece a los asistentes por el acompañamiento a este evento de rendición de cuentas programado por la Asociación Aeropuerto del Café.

Acto seguido, se hace la presentación de la mesa principal, así:

El doctor CARLOS ALBERTO PIEDRAHITA GUTIÉRREZ, Gobernador (E).

El doctor MAURICIO JARAMILLO MARTÍNEZ, Alcalde del municipio de Palestina.

El doctor HENRY GUTIÉRREZ ÁNGEL, Presidente de la Asamblea de Caldas.

El doctor LUIS GONZALO VALENCIA GONZÁLEZ, Presidente del Concejo de Manizales.

El doctor ALEJANDRO TAMAYO QUIRAMA, Presidente del Concejo de Palestina.

El doctor MARCELO MEJÍA GIRALDO, Gerente de INFICALDAS.

El doctor HERMÁN ELÍAS QUINTERO GUTIÉRREZ, Director Financiero de INFIMANIZALES.

La ingeniera AMPARO SÁNCHEZ LONDOÑO, Gerente de la Asociación Aeropuerto del Café.

2. Himno de la República de Colombia, Himno del Departamento de Caldas, Himno del Municipio de Palestina.

## DESARROLLO DEL AUDIENCIA

### 1. Lectura del reglamento de la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas:

Se da lectura al reglamento y se explica la metodología que se va a utilizar para el desarrollo de la audiencia.

### 2. Presentación del informe de gestión del segundo semestre de 2015<sup>1</sup>, discriminado a continuación:

a. Introducción e Informe de Gestión de la Gerencia, Dirección Técnica, Coordinación Administrativa y Financiera y Dirección Jurídica, a cargo de la ingeniera Amparo Sánchez Londoño, Gerente de la Entidad.

### 3. Intervención de las propuestas previamente inscritas.

No hubo inscripción previa de propuestas para intervenir en la Audiencia de Rendición de Cuentas.

### 4. Espacio para preguntas y respuestas previamente diligenciadas por la comunidad.

Pregunta formulada por la señora Ana Blandón:

**Quiero saber si es pronto la negociación de la casa porque nos tienen perjudicados por la calle, pues quedó muy cerca a una calle dañada. La casa se encuentra ubicada en la carrera 5 N° 6-19 del barrio San José Alto.**

Respuesta Ingeniero William Pérez Giraldo, Director Técnico:

Me permito informarle lo siguiente, que es lo que ya hemos venido reiterando en audiencias de rendición de cuentas de años anteriores. El proyecto como usted bien sabe está prevista su construcción de acuerdo con los estudios de afianzamiento técnico en dos etapas, para la primera etapa será necesario la adquisición de unas franjas de terreno y de unos predios urbanos cercanos al sector del cementerio, las demás franjas de terreno corresponden al área rural, su vivienda sería adquirida una vez se adelanten las obras para la construcción de la etapa dos del aeropuerto y en este momento no le podríamos decir una fecha

---

<sup>1</sup> Las presentaciones hacen parte integral de la presente acta.

exacta porque como lo decía la doctora Amparo, todas las gestiones que ella está realizando en este momento es para lograr la estructuración financiera del aeropuerto, entonces son predios que se requerirán sólo hasta la etapa dos del proyecto y obviamente esas adquisiciones se harán en la medida en que avancen las obras civiles.

Pregunta formulada por la señora Luz Dary Galvis Mejía:

**¿Por qué no mantienen trabajadores permanentes para evitar tanto rastrojo en las partes donde compraron las viviendas? estamos casi en medio de la maleza los pocos que quedamos, porque este pueblo se acabó completamente.**

Respuesta Ingeniero William Pérez Giraldo, Director Técnico:

Como es conocido por ustedes INFIMANIZALES e INFICALDAS están haciendo unos esfuerzos grandísimos para que anualmente se le haga mantenimiento, no sólo a las obras construidas en el proyecto, sino también a los predios adquiridos para su construcción, uno quisiera en cada uno de los frentes mantener una cuadrilla de personas haciendo mantenimiento, pero infortunadamente como los recursos son limitados nos toca con ellos garantizar la atención de mantenimiento durante todo un año, en este momento con el contrato que inició hace poco, solamente tenemos cuadrillas de 26 personas. No nos da para más, y esas 26 personas deben atender el mantenimiento de 3.6 kilómetros de pista, que es lo que tiene el proyecto desde la cabecera norte hasta el sur, en el sector de Alto Bonito y adicionalmente nos tenemos que desplazar a hacer mantenimiento en obras, tanto por la vertiente de la quebrada Cartagena como por el costado del río Chinchiná. Obviamente entiendo su preocupación y vamos a priorizar la atención en el sector de su vivienda, pero infortunadamente cada vez que terminamos mantenimiento en el sector sur del aeropuerto y regresamos a la cabecera norte ya está muy enmalezado porque no podemos mantener una cuadrilla en cada uno de los sectores.

Preguntas formuladas por la Concejal de Manizales Margarita María Méndez:

**¿Cómo vamos a hoy técnicamente con el proyecto y por qué?**

Respuestas Ingeniero William Pérez Giraldo, Director Técnico:

Como es bien conocido por todos, entre los años 2009 y 2010, se suscitaron unas controversias técnicas sobre la concepción inicial de diseño del Aeropuerto del Café, en atención a que dos de sus terraplenes presentaron dificultades en su estabilidad, el terraplén cuatro presentó una falla irreversible en el año 2010, hoy en día digamos perdió su condición de estructura terrea y en el terraplén nueve se

presentaron dos dificultades en su condición de estabilidad, aunque hoy en día su estado es bien diferente al del terraplén cuatro, él sí conserva su condición de estructura terrea, pero con una estabilidad marginal para las condiciones que actualmente tiene, es decir, tiene una estabilidad para el volumen de relleno y para las cargas que actualmente está resistiendo, pero según el diagnóstico de los estudios de afianzamiento técnico, a esa estructura hay que hacerle una serie de obras de reforzamiento.

Esas dos situaciones que se presentaron en los terraplenes cuatro y nueve fueron las generaron que en el año 2011, bajo la gerencia del ingeniero Luis Fernando Mejía, se trazara una política de afianzar técnicamente el proyecto. Esos estudios se pudieron contratar solo hasta el año 2012, fueron ejecutados entre mayo de 2012 y agosto de 2013 y como decía la doctora Amparo Sánchez, esos estudios fueron realizados por unas de las firmas de ingeniería más prestantes y prestigiosas del país, que solamente se dedican a actividades de consultoría en grandes proyectos de infraestructura, digamos que eso es lo que le da la gran solidez a los nuevos estudios de los que dispone el Aeropuerto del Café, fue un equipo interdisciplinario en varias áreas de la ingeniería (geotecnia, estructural, sísmica, hidráulica, geología hidrogeología) con una amplia formación y experiencia, ese es el gran valor que tienen los estudios y es lo que hoy en día permite que el Aeropuerto del Café técnicamente se encuentre blindado.

Un aspecto importante de resaltar es el voto de confianza que Aerocivil, en el 2014, depositó nuevamente en el proyecto. Aerocivil digamos que el año 2003 cuando concedió el permiso de construcción del aeropuerto no tenía ningún antecedente de problemática en los diseños técnicos del aeropuerto como sí lo tuvo ya en el año 2013, ya ellos tenían el antecedente de las obras que habían fallado años atrás, entonces no podían darse el lujo de aprobar simplemente por aprobar, sino que eso ya les ameritaba hacer una revisión muy juiciosa de lo que nuevamente les estaba presentando la Asociación Aeropuerto del Café. Esos estudios técnicos, no solamente desde el punto de vista de ingeniería, sino también desde la parte operativa fueron aprobados por la Aerocivil en el año 2014, existen los documentos escritos por cada uno de los grupos que trabaja en Aerocivil, tanto de procedimientos de aeronavegación como de la parte de infraestructura física.

### **¿Por qué colapso el terraplén número cuatro y presentaron problemas los terraplenes ocho y nueve?**

Según el diagnóstico que presentaron los consultores del afianzamiento técnico; en el terraplén cuatro ellos dictaminan unas fallas asociadas a una capacidad insuficiente del nivel de cimentación que fue definido en los diseños iniciales asociado a unas dificultades en el manejo de aguas sub superficiales y en caso del terraplén nueve, ellos diagnosticaron también unas debilidades en la

concepción de diseño en cuanto al nivel de la cimentación y en la parte de una estructura de concreto reforzada que se construyó para subsanar la primera falla.

Ellos lo que determinaron era que había una subvaloración de las cargas para el diseño de la estructura, en el caso del terraplén ocho este no ha colapsado y lo que está construido aún está estable, pero se suspendió su construcción por recomendación del consultor en atención a que los diseños con que se venía adelantando la construcción y que fueron objeto de revisión por parte de ese consultor presentaban debilidades que en esencia era igual para el ocho y el nueve, toda vez que la cimentación no tenía las propiedades mecánicas para soportar los pesos de esos terraplenes.

**¿Qué garantías nos dan este nuevo proyecto, qué es diferente, ya que hablamos de una inversión notoria, por ejemplo de INFIMANIZALES de 32.848 millones de pesos. Y en este proceso se habla de falta de planeación, modificaciones, suspensión de contratos, obras inconclusas y etc?**

Responde ingeniera Amparo Sánchez Londoño, Gerente:

Porque ya tenemos un proyecto diseñado con aprobación de la Aeronáutica, de una manera muy juiciosa. Yo que soy ingeniera civil he revisado los nuevos diseños y realmente quedé asombrada del nivel de detalle con que fueron realizados.

Concejal cuando quiera la invito a la oficina, le muestro los planos y le explico para que usted tenga la misma sensación de tranquilidad que yo tengo con los nuevos diseños que se han hecho. Aquí se hicieron perforaciones de lo que hay actualmente a 100 metros de profundidad, eso se hace con equipos muy especializados. Entonces tenemos un plano de estratificación del suelo en los 2.600 metros lineales de pista, donde usted puede observar a 80 metros qué tipo de terreno se encontró y eso nos da la seguridad, para los calculistas, de que las obras que están diseñadas cuentan con esa suficiencia en esos ensayos que se hicieron para que hayan diseñado realmente la obra para las cargas que va a soportar el proyecto.

Tenemos todas las simulaciones del Proyecto para el tema de sismicidad, tenemos todo soportado dentro de los documentos que se hicieron, que fueron además acompañados por el ingeniero William Pérez, en su momento por el doctor Luis Fernando Mejía, que está en vicepresidencia, al lado del doctor Vargas Lleras y es su mano derecha, creo que lo vieron tan juicioso que por eso está allá acompañando las grandes obras del país. Entonces en eso hicieron parte, un grupo muy importante de firmas con amplia experiencia en el país y acompañados por los mejores de la ingeniería en Caldas, les estoy hablando de Aquaterra, del doctor Samuel Darío Cardona, el doctor Gonzalo Duque, grandes ingenieros de la

región acompañaron y aportaron de manera gratuita ese ejercicio y creo que no se les ha hecho el reconocimiento que se merecen estos grandes ingenieros.

La Aeronáutica lo ha revisado, ustedes dirán si también revisó el primero y lo aprobó, pero yo creo que es muy difícil que se equivoque uno dos veces. Si hubo unos errores con el segundo estudio fue diferente, llegó a tal alcance doctora que revisaron la totalidad de las obras construidas, para mirar si esas obras cumplían con todos los procedimientos técnicos y garantizaba la estabilidad del futuro Aeropuerto.

En ese resultado no solo hablan de lo que sigue en la construcción de la pista y lo que se ha hecho, sino que determinaron girar el eje de la pista, bajar la rasante en un promedio de 8 metros. Eso quiere decir que los terraplenes no van a tener la altura del principio, van a tener mejores ángulos de inclinación y mejores sistemas constructivos y los refuerzan con unas obras en concreto, porque los terraplenes construidos se hicieron con un sistema de tierra y geotextil, que se iba llenando por capas, ahora hay unos terraplenes, los que ellos vieron que podían tener problemas en el futuro, entonces los han reforzado con obras de contención, básicamente apoyadas con pilotes a gran profundidad y anclajes. Entonces eso nos permite darles a ustedes la tranquilidad de que hay un estudio muy bien concebido.

Debemos tener una estructura financiera y técnica tan sólida que podamos salir a venderlo. Es que el aeropuerto no es salir a poner la ponchera a Bogotá y a llorar. Yo creo que tiene que ser un proyecto tan bien estructurado que logremos atraer esa inversión extranjera, inclusive no para hablar de un aeropuerto de 1.460 metros, sino para hablar del Aeropuerto Internacional del Café. Yo en la oficina ya con los documentos podría mostrarle a usted esa suficiencia técnica que tiene ahora el proyecto.

**¿Qué se plantea al conocer posturas del Gobierno Nacional que expresa que no quiere invertir más, ya que se habla de hallazgos en este proyecto por 96 mil millones de pesos y que 90 mil pertenecen a detrimento público por la construcción?**

Responde ingeniera Amparo Sánchez Londoño, Gerente:

Lo primero era conocer el informe porque lo que se tenía era un comunicado de prensa, el informe ya lo conocemos, pero si queremos saber qué sigue de ahí en adelante en la Contraloría, porque en el informe también dice que la Asociación Aeropuerto del Café tiene una responsabilidad, al día de hoy no ha sido radicado por la Contraloría ningún documento en la Asociación. Entonces no sabemos si es que vamos a tener la oportunidad, que hasta ahora no se nos ha dado, de presentar descargos o es que ya es un documento definitivo y nosotros lo que

tenemos que hacer ya es afrontar investigaciones, que vuelvo y repito yo creo que tiene que ser a término personal e individual.

Cuál es mi conclusión: después de lo que he revisado y lo que conozco de la Asociación, que hay que estructurarlo financieramente para poder ir a tocar la puerta del gobierno porque si no nos van a devolver con el mismo proyecto debajo del brazo, diciendo cuando tengan los estudios completos, vuelvan y yo creo que aquí si bien hay un afianzamiento técnico, no hay un afianzamiento financiero y una obra de infraestructura tiene muchos componentes, no solamente es el diseño y los planos y el presupuesto, una obra tiene otros componente que son los estudios que vamos a construir en este segundo semestre para tener un proyecto estructurado, serio, responsable y salimos entonces a buscar los inversionistas.

### **¿Se conoce el costo de otros aeropuertos de Colombia: Ejemplo Bogotá?**

Conozco del aeropuerto de Bogotá que le han realizado inversiones por valor de \$2 billones, pero no conozco el valor de la inversión de la construcción del aeropuerto El Dorado, y también conozco que hay muchos aeropuerto del país donde la Aerocivil está invirtiendo, \$1 billón 100 mil en otros aeropuertos, y sé que se están tramitando una adición por valor de \$250 mil millones.

**Costo beneficio para la región, valorar el costo de los demás aeropuertos entonces, ¿cuánto tenemos en proyección el nuestro? Costo – beneficio. O no se justifica, cuando miramos los beneficios que nos van a aportar este aeropuerto para la zona, para región o para el país, a eso me refiero.**

Quando hablo que hacen falta unos estudios de proyección financiera y análisis financiero, me refiero es a esto. Nosotros sabemos cuánto vale la etapa I y II del aeropuerto, porque no tenemos estudios y diseños de la etapa III. O sea para llegar a los 3.8 km, pero no tenemos respuesta a esta pregunta, la hice el día que entré a la Asociación y tampoco encontré respuesta porque los estudios no existen, hay unas prefactibilidades que no me permiten hacer conclusiones y contestar su pregunta. Pero sí quiero contar que hace ocho días me reuní con los consultores ingleses en Pereira para ajustar la segunda propuesta donde se van a valorar esas relaciones costo – beneficio para cada una de las etapas del proyectos y además donde hemos solicitado que esa firma inglesa nos diga cuál es el costo de no construir el aeropuerto, que si nos quedamos con el Aeropuerto de La Nubia qué le pasa a la región y cuál va hacer el costo para la región, en el desarrollo, en todos los niveles de competitividad, porque no se nos puede olvidar que Manizales y el departamento ya han alcanzado un posicionamiento en índices a nivel nacional que podrían estar corriendo riesgo en el momento que en que no tengamos un aeropuerto para la ciudad de Manizales y Caldas. Entonces ese costo también lo van a evaluar los ingleses. La propuesta inicial quedaron de presentarla en quince días, no sé los plazos para construir el estudio, hablaron de

un plazo inicial de tres meses, dependiendo de la información que tuviéramos. Ahora sí me entienden por qué no podemos ir a pedir plata a ninguna parte para el aeropuerto, porque cuando nos hacen estas preguntas no tenemos respuesta, ¿quién vende un proyecto en esas condiciones?, nadie, y la verdad hay que llegar con esas repuesta claras para poder atraer los inversionistas.

Preguntas realizadas por el señor Gabriel Carvajal:

**Respecto del presunto detrimento patrimonial por parte del Estado (Aeronáutica Civil), ¿qué efectos podrían surgir para el reinicio de la construcción del aeropuerto?**

Respuestas ingeniera Amparo Sánchez Londoño:

No creo que la investigación en sí incida en el reinicio de las obras. Yo creo que más bien incide en el reinicio de las obras, que tengamos los estudios completos para poder invertir los recursos. Uno entiende la preocupación de los socios del proyecto, si no tenemos un cronograma de las actividades y de costos para seguir con las inversiones, considero que más por la investigación hay que hacer unos estudios y poder así darles una fecha para la reiniciación de la construcción.

**¿En qué estado están las investigaciones en la Contraloría? ¿Están a punto de caducar legalmente?**

Entiendo por el informe que leí, que es un informe ya definitivo, que ya tuvo el espacio la Aeronáutica para hacer los descargos, y este es un informe definitivo, donde van a compulsar copias a las diferente entidades y en la parte de los hallazgos administrativos, le han pedido a la Aeronáutica un plan de mejoramiento que deben presentar en los próximos 30 días.

**¿Por qué no se instala la oficina central del aeropuerto en Palestina? En Manizales es muy costosa.**

Estábamos pagando casi lo mismo por las dos oficina, y por esto se decidió cerrar la oficina de Palestina, porque teníamos un problema, no tanto por el costo del canon de arrendamiento de la oficina, si no por el costo de los servicios públicos. Hay un acuerdo municipal del Concejo de Palestina donde se dice que una empresa que construya un aeropuerto debe pagar una tarifa especial en el tema de alumbrado público, y eso nos hacía muy oneroso el valor de la oficina de Palestina y por eso, y además por tener en el mismo espacio en la Sede de Palestina con el proyecto y laboratorio de arqueología, se tomó la decisión colocarla ahí. Respecto a la oficina de Manizales, nosotros funcionamos en unas instalaciones de INFIMANIZALES, socio del proyecto y quien aporta los recursos para el proyecto, ahí estamos en un espacio y nosotros pagamos el alquiler a uno de los socios del proyecto. Considero, que si bien el proyecto está ubicado en

Palestina, es muy importante tener una oficina en Manizales que es donde tienen sedes las oficinas principales de los miembros del Consejo Directivo, por el tema de la Institucionalidad, de la facilidad de la relación con esta institucionalidad, nos parece muy importante mantener las dos sedes, tanto de Palestina como de Manizales.

**¿Por qué no se cambia el sentido de entrada y salida de aviones en Aerocafé? Tiene menos problemas económicos.**

El nuevo diseño indicó que se debe cambiar el eje de la pista y hacerla más hacia el occidente. Eso lo que hace es que no debemos tener unos terraplenes con tanta altura como los terraplenes 8, 9 y 10. Eso mejora las condiciones técnicas del aeropuerto y también las aeronáuticas. La cabecera norte por donde entrarían los aviones, es una cabecera que ofrece unas condiciones aeronáuticas muy favorables, incluso la Aeronáutica ha determinado por esas buenas condiciones, digamos un clear way de la pista en ese sentido. Por eso consideramos que la mejor cabecera que tiene el aeropuerto es la cabecera norte, donde inició la construcción de la pista. Creemos que es mucho mejor la cabecera norte que la cabecera sur, porque la cabecera sur tiene más obstáculos que pueden impedir una buena operación aérea.

**El peticionario aclara que en cuanto a la primera pregunta, se refiere a ¿qué efectos podría tener por no haber terminado la obra?**

El informe de la Contraloría cita claramente que esa es una de las cosas que le están cuestionando a la Aerocivil. Usted invirtió recurso, después de que invirtió en esos recursos, por mala planeación y deficiencia en los diseños, prórrogas y adiciones, tuvimos este problema y hubo una falla en uno de los terraplenes. La Contraloría dice que a pesar de que se ha invertido este dinero, no está la obra terminada, prácticamente está haciendo un llamado a que la obra se termine. El informe de la Contraloría hay que analizarlo de muchas maneras, especialmente de la forma más benéfica para el proyectos y emprender unas acciones en ese sentido, que las entidades se sientan comprometidas a terminar lo que iniciaron y que haya una estructuración del proyecto muy responsable para que se pueda terminar..

Preguntas realizadas por el señor Carlos Alberto Ocampo.

**Usted doctora Amparo conoce quién elaboró los diseños de las obras que anteriormente se construyeron, sería importante que se enunciaran y se publicaran ya que son de basto reconocimiento en la zona.**

Respuestas ingeniera Amparo Sánchez Londoño:

Los diseños de las obras de acuerdo con lo que he encontrado en la Asociación y en el informe de la Contraloría lo dice, digamos que estuvieron en cabeza del Comité de Cafeteros quien administraba en ese momento la construcción del aeropuerto, y contrataron al ingeniero Jorge Alonso Aristizábal para el diseño de las obras, pero también el terraplén 8 tuvo ajustes a los diseños realizados por el Consorcio DICO IDT, y el terraplén 10 por el Consorcio DICO IDT2

**¿Qué hace falta de la preinversión con respecto a la parte técnica del proyecto?**

Hace falta el diseño eléctrico de la infraestructura aeroportuaria de la fase I y II del aeropuerto, y hace falta la fase III de estudios y diseños para la pista para llegar a 3.800 metros lineales de pista, o sea está diseñada la fase I y II y falta la fase III, que corresponde a los últimos 1.200 metros lineales de la pista, de eso no existe ningún diseño.

**¿Qué horizonte tiene el cierre financiero del proyecto?**

Como lo dije en mi intervención, es necesario hacer los estudios que faltan para poder plantear el cierre.

**¿Si no hay recursos públicos para seguir ejecutando el proyecto por qué no se piensa en una alianza público privada?**

Esto lo dirá los estudios que se van a hacer en el segundo semestre de este año.

El resto de las preguntas deben ser contestadas a través de la página web, para no extender más esta audiencia.

Se dará paso a la intervención del doctor Gonzalo Duque, quien conoce el proyecto. Su intervención puede ser enriquecedora para todos.

El Ingeniero Gonzalo Duque Escobar ilustró a los asistentes sobre el empuje y dinamismo de otras épocas en la región, convirtiendo a Manizales en la ciudad del país, luego de Medellín. Enfatizó que se debe recuperar ese empuje.

Respecto a las dificultades presentadas en AeroCafé manifestó que el invierno influyó de manera trascendental para el desenlace que se dio con algunos terraplenes. Aclaró que el dinero está invertido, que si bien de pronto se tomaron decisiones equivocadas, eso no quiere decir que se haya perdido el dinero.

De manera contundente le expresó a los asistentes que un aeropuerto regional no es rentable, por lo tanto Aerocafé debe ser una terminal aérea de convergencia. Finalmente manifestó que el estudio financiero debe hacerse para un aeropuerto transoceánico para la región Andina “Si no hay Aerocafé, no hay Paisaje Cultural Cafetero” concluyó.

Por su parte, Carlos Alberto Ocampo Vasco, exalcalde de Palestina, manifestó que se le ha hecho mucho daño al proyecto. Que si hay que investigar a los que fueron de la junta directiva de esa época que lo hagan y apliquen las sanciones, pero que continúe el proyecto y no se le haga más daño. “Invito a la gente a levantarse para hacer Aerocafé”, puntualizó.

#### 5. Conclusiones de la Audiencia Pública de la Rendición de Cuentas, evaluación y cierre.

De acuerdo con la información presentada por el comité relator:

- Se contó con la asistencia de 73 personas.
- Entre el público asistente se contó con la presencia del Gobernador de Caldas (E), Alcalde del municipio de Palestina, los Honorables Diputados de Caldas, Concejales de Manizales y Palestina, Gerente de INFICALDAS, representantes de la Gobernación, INFIMANIZALES, Personería de Manizales y Contraloría Municipal, Universidad Nacional y de la Sociedad de Mejoras Públicas, Veeduría Ciudadana, Juntas de Acción Comunal, Guardianas de la Pista y la comunicad en general.
- Las respuestas que no se dieron en este espacio se publicarán en la página web de la Entidad y en las oficinas de Manizales y Palestina.

Finalmente culmina el evento la gerente de la Entidad.

## ANEXOS

- ✓ Copia del listado de asistencia.
- ✓ CD con las presentaciones del Informe de Gestión, segundo semestre de 2015.
- ✓ Respuestas a las preguntas pendientes de resolver durante la Audiencia.
- ✓ Documento con las preguntas inscritas por los asistentes cuyas respuestas están incluidas en la presente acta.

Para constancia se firma en Manizales, a los treinta (30) días del mes de junio de 2015.



**AMPARO SÁNCHEZ LONDOÑO**  
Gerente

Elaboró: EQUIPO RELATOR: Marcela Aristizábal Quintero – Jefe de Control Interno  
María del Pilar García Serna – Jefe Área Social y de Comunicaciones  
Lina Maryeli Valencia García – Asistente Jurídica