

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Fecha Elaboración	3 de mayo de 2018
-------------------	-------------------

## 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

1. Actualización de los planos de áreas concesionadas; 2. Reintegro de recursos por desmantelamiento de explosivos; 3. Adición de áreas a concesionar de plataformas en aeropuertos SKBG y SKCC; 4. Disminución del capex, obras de modernización aeropuerto SKCC por la no ejecución de la obra denominada adecuación área de parqueadero; 5. Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" SKCC, 6. MODIFICACIONES A LAS CLÁUSULAS 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 6.4 "Ingreso esperado", 6.4.5 "No obtención del ingreso esperado" y 8.7.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil"..

### Definiciones:

<b>ADO:</b>	Aeropuertos de Oriente S.A.S
<b>JET:</b>	Interventoría Consorcio JET
<b>SKCC:</b>	código OACI aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta
<b>SKBG:</b>	código OACI aeropuerto Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga
<b>SKEJ:</b>	código OACI aeropuerto Yariguies de Barrancabermeja
<b>SKSM:</b>	código OACI aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta
<b>SKVP:</b>	código OACI aeropuerto Alfonso López de Valledupar
<b>SKRH:</b>	código OACI aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha
<b>TWY:</b>	Calle de rodaje
<b>APN:</b>	Plataforma
<b>UAEAC:</b>	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
<b>SMS:</b>	Sistema de gestión de seguridad operacional.

Que el seis (06) de agosto de 2010, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL y la Sociedad AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S suscribieron el Contrato de Concesión 10000078OK de 2010, con el objeto de "(...) el otorgamiento al **Concesionario** de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la **Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil. (...)**".



 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Que el Decreto Ley 4164 de 2011, ordenó la subrogación de todos los contratos de Concesión Aeroportuarios suscritos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, en favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-.

Que el Contrato de Concesión No.10000078OK de 2010, fue subrogado a la ANI, en cumplimiento de lo ordenado por el Artículo Segundo del Decreto Ley 4164 de 2011, proceso que inició con la Resolución 05801 del 21 de octubre de 2013 y culminó el día 26 de diciembre de 2013 con la firma del Acta de Entrega y Recibo del citado Contrato de Concesión.

Que la ANI y la AEROCIVIL suscribieron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 05 del 9 de julio de 2013, que tiene por objeto: “(...) **OBJETO.- LA AEROCIVIL y LA AGENCIA se comprometen a dar, en lo que a cada una corresponde, toda la cooperación y colaboración técnica administrativa financiera, jurídica, contable, logística y de gestión documental, requerida para la reasignación de las funciones previstas en los Numerales 7º, 9º y 12 del Artículo 5 del Decreto 260 de 2004, relacionado con las funciones generales de LA AEROCIVIL así: “(...) 7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario; (...) 9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia en los términos de ley; (...) 12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria;(...)**”. (Resaltado ajeno al texto).

Que respecto al contrato de concesión No.10000078OK de 2010, la Agencia y el Concesionario han suscrito los siguientes otrosíes:

<b>Contrato Principal</b>	<b>CP</b>
Inclusión Subcuenta de interventoría - Fiducia	1
Estudios y Diseños Aeropuerto Santa Marta - Climatización Aeropuertos de Valledupar y Cúcuta	2
Obra Aeropuerto Santa Marta - Climatización Aeropuertos de Valledupar y Cúcuta	3
Inclusión temporal y definitiva de áreas a la Concesión Aeropuerto de Santa Marta	4
Estudios y Diseños Climatización Aeropuertos de Riohacha y Barrancabermeja	5
Desarrollo de Obras Climatización Aeropuertos de Riohacha y Barrancabermeja	6
Estudios y diseños - obras para la "Adecuación y expansión física y operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.	7
Estudios y diseños para "Obras de Alcance Progresivo" descritas en el contrato de Concesión No. 10000078 – OK de 2010 y relacionadas con el edificio terminal del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.	8
"Obras de Alcance Progresivo" descritas en el contrato de Concesión No. 10000078 – OK de 2010 y relacionadas con el edificio terminal del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.	9
Desarrollar obras para la "Adecuación y expansión física y operativa" del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, no incluidas en el alcance básico de las obras de modernización.	10
Inclusión de la Figura del amigable Componedor	11



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Que, en desarrollo del Contrato de Concesión, se han presentado una serie de situaciones que requieren de una modificación de los términos inicialmente pactados, por lo cual, Las Partes han evaluado la necesidad de suscribir un Otrosí. Dado que las situaciones objeto del presente documento son de diversa índole, sus antecedentes serán recopilados por cada uno de los subtemas así:

#### **I. ACTUALIZACIÓN DE PLANOS DE ÁREAS CONCESIONADAS**

Que la Cláusula 2.18 del Contrato de Concesión, define el área concesionada como: "Para cada uno de los aeropuertos, el área concesionada corresponderá a aquella señalada en los planos que hacen parte de las especificaciones técnicas (...)".

Que, en virtud del Contrato de Concesión, mediante las actas de entrega respectivas, le fueron cedidas al Concesionario las Áreas Concesionadas para el cumplimiento del objeto contratado, las cuales constan en los planos iniciales y descripción definidas en el contrato de concesión, sus apéndices, y se actualizan en ocasión al presente Otrosí. Que, con ocasión de las Obras de Modernización y otras previstas en adiciones al Contrato de Concesión, ejecutadas por el Concesionario y con ocasión de obras adelantadas por cuenta y riesgo de la Aerocivil, las áreas previstas en los planos iniciales han sido modificadas.


Con el propósito de que la Agencia Nacional de Infraestructura cuente con la información actualizada de la infraestructura ejecutada en el desarrollo del contrato como su uso a cargo del concesionario, entidades estatales, autoridades y tenedores de espacio, es de gran importancia que se incorpore entre las obligaciones contractuales la necesidad de delimitar en el tiempo los deberes del concesionario de actualizar los respectivos planos, debido a que en el desarrollo de concesión aeroportuaria se presentan continuamente entre otras las siguientes situaciones:

- Limitaciones de uso por parte de la Autoridad Aeronautica
- Cambios en el diseño del proyecto de ampliación y modernización de los terminales aéreos
- Construcción de nueva infraestructura
- Obras de mantenimiento y remodelación
- Cambio de tenedor
- Cambio de uso
- Incorporación de áreas

Así mismo, es de gran importante contar con los planos actualizados, con el fin de ser incorporados en los planes de: emergencias, seguridad, contingencias, facilitación, operacional, evacuación.

Con ocasión a la necesidad de actualizar los planos referenciales que contienen de manera detallada las coordenadas que corresponden al área concesionada dentro de los aeropuertos que son objeto



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

del contrato de concesión, y la necesidad de actualizar permanentemente dichos planos, el Concesionario, en conjunto con el Consorcio JET, interventor actual del proyecto (en adelante el "Interventor"), la Agencia y la misma Aerocivil, han realizado mesas de trabajo y visitas de campo, tendientes a hacer los levantamientos topográficos respectivos que permitan contar con las coordenadas actualizadas que delimitan las áreas registradas en los planos de áreas concesionadas y que han sufrido variaciones, con el objeto de actualizar los planos incluidos en el apéndice F, sin que ello modifique la definición contractual del área concesionada incluida en el numeral 2.18 del Contrato de Concesión y las obligaciones a cargo del Concesionario con respecto a la misma de acuerdo con lo descrito en el numeral 2.1 del Apéndice F y demás documentos contractuales.


Ahora bien, la Interventoría mediante oficio CJET-1330-2018, remitió a la Agencia Nacional de Infraestructura, el documento resumen de la gestión suscrito con el Concesionario Aeropuertos del Oriente, mediante la cual recopilan los antecedentes, considerandos y acuerdos respecto a la necesidad de actualización de los planos de áreas concesionadas áreas y se establecen los acuerdos al respecto, que sirve de fundamento y soporte para la suscripción del respectivo otrosí para este tema.

Como resultado de todas las verificaciones adelantadas por el Interventor y el Concesionario, se estableció que las modificaciones evidenciadas y soportadas, así como las necesidades propias del Concesionario para desarrollar de manera adecuada las actividades de planeación y seguimiento a sus obligaciones relacionadas con las actividades de mantenimiento y operación, atendiendo lo definido como área concesionada en el numeral 2.18 del Contrato de Concesión y en el numeral 2.1 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación, sin que se modifique ninguna de las obligaciones establecidas a cargo de Aeropuertos de Oriente, se generan como parte integral los Planos Actualizados de los Aeropuertos SKBG, SKSM, SKCC, SKVP y SKEJ.

Que, de acuerdo con la verificación conjunta adelantada entre el Interventor y el Concesionario para la actualización de los planos de áreas concesionadas incluidos en el Contrato de Concesión, se identificó que la actualización en los planos **no genera ninguna variación en las obligaciones contractuales**, dado que las consideraciones de intervención, mantenimiento y operación fueron incluidas en su momento, dentro de las necesidades y obligaciones definidas en el Contrato Concesión, Apéndices y Otrosíes suscritos en cada caso.

Teniendo en cuenta que mediante los otrosíes No. 2,3,4,5,6,7,8,9 y 10 al Contrato de Concesión se definieron las obras adicionales a realizar por parte del concesionario entendiéndose entregadas las áreas para tal fin, se hace necesario actualizar los planos que contiene el área concesionada con el propósito de permitir el cumplimiento por parte del concesionario de los indicado en la Cláusula 84.3 del Contrato de Concesión.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

De conformidad con todo lo anterior, las partes acuerdan adicionar al contrato de concesión, dentro de la Cláusula 34 "DISPOSICIÓN DE ÁREAS PARA LAS OBRAS" el numeral 34.4 el cual quedará así:

**""34.4 Actualizaciones de Planos de Áreas Concesionadas.**

*Por lo menos anualmente y para efectos de contar con la información real de la infraestructura ejecutada y áreas a cargo del concesionario, se deberá actualizar los planos que contienen las coordenadas de dichas áreas, lo anterior, mediante la suscripción de actas debidamente firmadas por el funcionario competente de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Representante Legal del Concesionario y la respectiva Interventoría del proyecto. En todo caso, de no ser necesaria la actualización, dentro de la misma acta se indicará tal situación.*

*Lo precedente siempre y cuando la información contenida en dichas actas no afecten el modelo financiero, no generen obligaciones adicionales no pactadas o tenga implicación de contenido económico frente a las partes o terceros, evento en el cual, la actualización sólo procederá mediante la suscripción de un otrosí al contrato de concesión.*

*Los Planos actualizados anexos a las respectivas actas, harán parte integral del Contrato de Concesión, Apéndices y otrosíes entendiéndose incorporados al mismo para todos los efectos."*

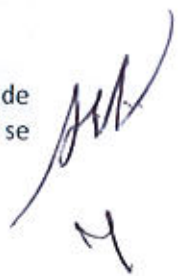
**II. IMPOSIBILIDAD DE CUMPLIMIENTO OBLIGACIÓN ÁREA DE DESMANTELAMIENTO DE EXPLOSIVOS, MODIFICACIÓN DEL ALCANCE DE LA OBLIGACIÓN**

Que, en virtud de lo previsto en el Contrato de Concesión, específicamente en el Apéndice C numeral 10, se encontraba la obligación a cargo del Concesionario de realizar la construcción y adecuación de un área de desmantelamiento de explosivos, en cada uno de los 6 aeropuertos así; "(...) *El Puesto Aislado de Estacionamiento de Aeronaves o Punto "Z" será establecido en un sector determinado del área de maniobras, bajo la administración de Aerocivil. El Concesionario deberá construir un Área de Desmantelamiento con unas dimensiones de tres por cuatro metros (3\*4 mts), la cual deberá contemplar las especificaciones mínimas de diseño y construcción que se describen en el Adjunto L del presente Apéndice (...)*".

Que, para dar cumplimiento a estas obligaciones, mediante radicado ANI No. 2015-409-0519862 del 24 de agosto de 2015, Aeropuertos de Oriente informa que se identificaron tres limitaciones fundamentales para ubicar el emplazamiento adecuado para el área de desmantelamiento de explosivos, los cuales son:

- (i) La cercanía de viviendas al perímetro,
- (ii) La presencia de las ayudas a la navegación y
- (iii) Las instalaciones aeroportuarias.

Por medio del oficio 20163090307851 del 3 de octubre de 2016, la Agencia Nacional de Infraestructura – (ANI), remite a Aeropuertos de Oriente la Solicitud de Consorcio JET en donde se



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

menciona la necesidad de que se realice un estudio de las diferentes propuestas, para dar cumplimiento al compromiso contractual relacionado con el área de desmantelamiento de explosivos.

Mediante comunicado CJET-493-2015 del 21 de noviembre de 2016 la Interventoría Consorcio JET, remite a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el resultado de la evaluación conjunta desarrollada a todas las propuestas identificadas, entre las cuales se incluía la propuesta a estudiar relacionada con la posibilidad de invertir los recursos en el reemplazo de aproximadamente 400m lineales de cerramiento perimetral en tramos específicos con el objeto de mejorar la seguridad de cada uno de los Aeropuertos de la Red Nororiente; recomendando a la entidad que los resultados del análisis sean trasladados a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de Aerocivil para su concepto.

En comunicado 03-01-20161228000002013 del 27 de diciembre de 2016, enviado por Aeropuertos de Oriente a Consorcio JET con copia a la ANI mediante radicado 20164091200072 del 28 de diciembre de 2016, se remite propuesta preliminar por la cual Aeropuertos de Oriente manifiesta estar dando cumplimiento a lo establecido en el "(...) *ADJUNTO H ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CIERRE O VALLA DE PERÍMETRO PARA AERÓDROMOS Apéndice C, relacionada con las especificaciones detalladas por cada aeropuerto y los respectivos costos a reinvertir, de acuerdo con los recursos previstos para la primera etapa de modernización, (...)*" junto a un anexo fotográfico de los sitios en los cuales se realizaría la inversión planteada.

Mediante oficio Aerocivil 1070.092.8. 2017016344 del 10 de mayo de 2017, Aerocivil emite su concepto negativo en cuanto a la propuesta de mejorar el cerramiento en la red de aeropuertos y solicita la inversión en seguridad.

Con el comunicado CJET-1025-2017 del 24 de octubre de 2017 la Interventoría Consorcio JET, informa a la ANI que la obligación de construcción de un área de desmantelamiento de explosivos es de imposible cumplimiento como se sustenta en el comunicado ANI 2016-309024779-1 y teniendo en cuenta los conceptos expuestos en el comunicado CJET-493-2015, es necesario realizar una modificación contractual para poder invertir el dinero presupuestado para el área de desmantelamiento de explosivos, en otro tipo de actividades que permitan mitigar el riesgo de seguridad, dentro de las cuales se plantea: *(i) En caso de que la entidad encuentre ajustadas las recomendaciones de este interventor, mediante Otro Sí, se modificará la asignación de los recursos inicialmente previstos para el área de desmantelamiento de explosivos, en otro tipo de actividades que permitan mitigar el riesgo de seguridad, como es: la equipo detector de trazas y explosivos para un sólo aeropuerto que implicaría modificar la obligación contractual establecida para los 6 aeropuertos a un solo ó el equipo detector de trazas y explosivos para los seis aeropuertos ó caninos especializados en explosivos en los 6 aeropuertos, de conformidad con el estudio y análisis realizado por esta interventoría, de acuerdo con las alternativas presentadas por Concesionario, con las implicaciones presupuestales que conlleva y la aplicación de los mecanismos de compensación previstos en el contrato.(ii) En caso de que Agencia Nacional de infraestructura y/o la AEROCIVIL no considere la alternativa citada por este interventor como probable, y atendiendo la inviabilidad*



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

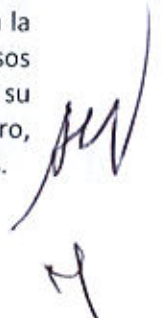
*técnica para dar cumplimiento a la especificación del apéndice C, se debe realizar la devolución del costo en inversión bajo las condiciones que se establezca, para lo cual el concesionario debe disponer de los recursos y proceder a su reembolso o apropiación para ejecución de otras actividades, cuando la ANI, como entidad Concedente, o la Aerocivil, como Autoridad y propietario del Aeropuerto, disponga la destinación final de los mismos.*

Mediante oficio 1070.092.8.2018000786 del 10 de enero de 2018 emitido por Aerocivil quien ejerce sus funciones como autoridad de la aviación civil colombiana, trabajando para garantizar el desarrollo de la aviación y de la industria aeronáutica colombiana, fundamentada en criterios de seguridad a través del ejercicio de las facultades que le han sido conferidas, el desarrollo y actualización de las herramientas con las que para tal efecto cuenta: reglamentación aeronáutica, certificación y licenciamiento, vigilancia, seguimiento y control y, de ser menester, con la aplicación de un régimen sancionatorio, todos ellos en un actuar sistemático y coherente, en procura de la seguridad operacional en el sector aeronáutico para los usuarios de transporte aéreo, tanto nacionales como extranjeros. , avala por parte del ente de control aeronáutico la posibilidad de realizar la devolución del costo de inversión para el área de desmantelamiento de explosivos, ante la imposibilidad de dar cumplimiento al Apéndice C numeral 10 del Contrato de Concesión.

Mediante oficio 20183090021981 el 25 de enero de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura, solicita a la Interventoría pronunciamiento en cuanto a la viabilidad técnica, financiera, jurídica y de riesgos para proceder con la modificación contractual requerida, según la solicitud de la Aerocivil.

Una vez analizada la debida diligencia por parte del Concesionario a partir del inicio de la etapa de modernización, el día 15 de febrero de 2018, la Interventoría Consorcio JET en su comunicado CJET-1217-2018 con radicado ANI 20184090160592, emite viabilidad técnica, financiera, jurídica y de riesgos para la elaboración de un Otrosí que modifique el Contrato de Concesión en su Apéndice C numeral 10, ante la imposibilidad de construir las áreas de desmantelamiento de explosivos en la red de Aeropuertos Nororiente y como consecuencia de lo anterior el Concesionario procederá a realizar el reconocimiento y fondeo con los recursos destinados para tal fin a la Subcuenta de Excedentes.

Que las partes llevaron a cabo mesas de trabajo y el documento resumen de la gestión adelantada mediante comunicación de la interventoría CJET-1330-2018 con radicado 20184090399982, con el fin de establecer la metodología que permitió determinar el cálculo de los recursos a reintegrar, con la respectiva actualización, y en este sentido, acordaron aportar el valor de CAPEX y OPEX a la Subcuenta de Excedentes, dando como resultado, un valor a reintegrar por concepto de la no ejecución de la construcción, adecuación y mantenimiento de un área de desmantelamiento de explosivos de acuerdo con los términos contractuales previstos para tal fin, correspondiente a la suma de Ciento Veinte Millones Trescientos Cincuenta y Tres Mil Ciento Veintiocho Pesos (\$120.353.128) precios de diciembre de 2009, los cuales deben ser indexados al momento de su fondeo con el ultimo IPC registrado por el DANE, este valor no se incluyó en el modelo financiero, por solicitud de la Aeronáutica Civil mediante el respectivo fondeo a la subcuenta de excedentes.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

### **III. RECIBO ZONA DE PLATAFORMA EJECUTADA POR LA UAEAC EN ÁREA NO CONCESIONADA EN LOS AEROPUERTOS DE BUCARAMANGA Y CÚCUTA**

Para el caso del Aeropuerto Palonegro (SKBG), la UAEAC entre el año 2016 y 2017 pavimentó en asfalto una superficie de 17.319 m<sup>2</sup> en la zona ubicada entre la parte posterior de los hangares de aviación general, donde actualmente existen dos Helipuntos construidos por el Concesionario y la calle de rodaje (TWY) "A", y, posteriormente, le entregó al Concesionario un esquema donde se indica que esas áreas serían entregadas para ser operadas como APN de aeronaves de ala fija en remoto, configurada para atender cuatro (4) aeronaves (3 letra de clave "C" y 1 letra de clave "D").

Teniendo en cuenta que Aeropuertos de Oriente S.A.S es el único operador de los aeropuertos concesionados a su cargo, tal como se establece en el apéndice F del Contrato de Concesión, y dado que la Aerocivil construyó plataformas para los aeropuertos de Cúcuta y Bucaramanga, la cual no puede ser objeto de su operación, es necesario incluir dicha infraestructura y sus áreas dentro del alcance de operación del Contrato de Concesión No. 10000078-OK-2010.

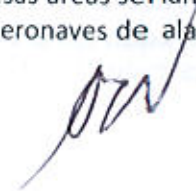
Que, al incluir un área adicional en el aeropuerto de Cúcuta, y de acuerdo con las capacidades de operaciones de este aeropuerto, se obtendrían ingresos adicionales a partir del año 2018.

Teniendo en cuenta la actual capacidad de operaciones del aeropuerto de Bucaramanga, el cual se encuentra en un 67%, se identifica que la actual área concesionada de plataforma cubre con holgura la demanda operacional, el crecimiento en los pasajeros movilizados desde el año 2015 vienen disminuyendo y para el cierre del año 2017 presento una variación negativa -10.24%; se concilió con el concesionario incluir el área adicional estimando una recuperación en el tráfico de pasajeros involucrando nuevas estrategias comerciales para este aeropuerto a partir del año 2022, por lo que los ingresos por este concepto se darían solo hasta esa fecha.

Que las situaciones antes mencionadas implican unos mayores costos de Operación y Mantenimiento por estas áreas adicionales para el concesionario.

Conocidas las alternativas anteriores, el Concesionario presentó una nueva propuesta de distribución de la superficie construida, de tal manera que el Área Concesionada se incrementaría en 11.082m<sup>2</sup>, y la configuración esquemática de la APN sería para atender en remoto tres (3) aeronaves letra de clave "C", luego se dejaría la superficie para TWY (entrada / salida) de HANGARES, y finalmente una APN para tres (3) aeronaves letra de clave "A".

Para el caso del Aeropuerto Camilo Daza (SKCC), la UAEAC construyó entre el año 2016 y 2017 una nueva APN en pavimento asfáltico con una superficie de 22.700m<sup>2</sup> en la zona contigua a la APN comercial existente y entregó al Concesionario un esquema donde se indica que esas áreas serían entregadas al Concesionario para ser operadas como APN (remotos) de tres (3) aeronaves de ala rotativa (Helipuntos) y una aeronave de ala fija letra de clave "C".





 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

En términos similares a la nueva zona de plataforma de SKBG, el Concesionario estaría de acuerdo con incrementar el Área Concesionada en el total de la superficie construida, es decir, 22.700 m<sup>2</sup>, y, posteriormente reconfiguraría la nueva APN para atender la demanda real de aeronaves en el aeródromo.

A través de oficio No. 2016-309-000456-1 de 12 de enero de 2016, la Agencia remitió al Concesionario el pronunciamiento de la UAEAC frente a los "Temas pendientes Aerocivil dentro del Contrato de Concesión No. 10000078-OK-2010", en los cuales se encontraban los trabajos contratados por la Aerocivil para la ampliación de la plataforma, tanto para el Aeropuerto de Cúcuta, como para el Aeropuerto de Bucaramanga.

Con oficio No. 2016-309-009968-1, la Agencia solicitó a la UAEAC indicar el alcance de las obras en ejecución, a efectos de "(...) estudiar e identificar el posible impacto al Contrato de Concesión (...)".

Que, entre las partes, se llevaron a cabo mesas de trabajo relacionadas en la comunicación de la interventoría CJET-1330-2018 con radicado 20184090399982. a efectos de analizar el posible recibo de dichas áreas no concesionadas, acordando incorporar al Área Concesionada 22.700 m<sup>2</sup> de plataforma en el aeropuerto Camilo Daza y 11.082 m<sup>2</sup> de plataforma en el aeropuerto Palonegro.

Para el caso de la actual plataforma de la zona de carga del Aeropuerto Camilo Daza, operada por el Concesionario para Aviación General, es importante mencionar que, por el proceso de certificación de aeródromos OACI que adelanta la Aeronáutica Civil, ésta infraestructura deja de operar a partir del 30 de abril de 2018, con lo cual, la aviación general y las aeronaves de ala rotatoria deberían trasladarse a la nueva zona de plataforma intervenida por la UAEAC, como resultado se requiere que estas áreas sean desafectadas e incorporadas respectivamente en el contrato de concesión.

Para el inicio de la operación del área adicional se requieren realizar las siguientes inversiones por parte del concesionario: Iluminación de la nueva APN construida, reconfiguración horizontal de la nueva APN, construcción de cuatro dados en concreto para la ubicación de helipuntos, construcción de una trampa de grasas para el Aeropuerto Camilo Daza, balizamiento de la nueva superficie que será destinada como APN, señalización horizontal de la nueva superficie que será destinada como APN, revisión de pendientes y niveles de la superficie de la plataforma por evidencia de múltiples empozamientos de aguas lluvias para el aeropuerto Palonegro. Las intervenciones relacionadas se encuentran debidamente identificadas, cuantificadas, y definidos los costos de operación y mantenimiento en la comunicación de la interventoría CJET-1330-2018 con radicado 20184090399982.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

**IV. DISMINUCIÓN DEL CAPEX, OBRAS DE MODERNIZACIÓN AEROPUERTO SKCC POR LA NO EJECUCIÓN DE LA OBRA DENOMINADA ADECUACIÓN ÁREA DE PARQUEADERO**

Mediante memorando 2015309006847-3 del doce (12) de junio de 2015, se determinó la necesidad de “Desarrollar estudios y diseños – obras para la “Adecuación y expansión física y operativa” del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, no incluidos en el alcance básico de las obras de modernización.

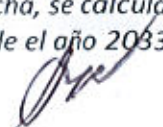
El día 02 de diciembre de 2015, se suscribió el Otrosí No. 10, con el fin de que el Concesionario ejecute las obras de adecuación y expansión física y operativa del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, estipulando como valor de las obras a ejecutar la suma de \$27.717.580.144 constantes de diciembre de 2009; el cual debía asumir el Concesionario para ser remunerado durante el plazo del contrato, con cargo a los ingresos regulados.

Que, dentro de las obras de modernización del alcance básico a cargo del Concesionario, se encontraba la adecuación del área del parqueadero, intervención que se vio afectada en su momento por un proceso de restitución, que a la fecha fue superado. Así mismo, una vez definidas las obras de adecuación y expansión física pactadas mediante el otrosí No. 10, la actividad contemplaba esta área, no sería ejecutada, debido al cambio de uso de esta zona.

La Agencia Nacional de Infraestructura, requirió a la Interventoría realizar un análisis financiero, sobre las afectaciones económicas al proyecto, asociadas al CAPEX que ya no sería ejecutado por el Concesionario con ocasión del nuevo alcance del Otrosí N° 10 que había impactado intervenciones inicialmente acordadas.

Que la Interventoría Consorcio Jet, mediante comunicado CJET-1074-2017 y radicado 20174091199362 , al respecto conceptuó: *“Para el cálculo de las áreas, se toma como base el apéndice de modernización que en el numeral 3.1.28 establece la obligación de garantizar un área mínima de estacionamiento de 3.882M2 para usuarios y un área no inferior a 2.000M2 destinada a estacionamiento de personal de la Aerocivil, el Concesionario, DIAN, Policía, DAS, ICA, Sanidad, Aerolíneas y Tenedores de espacios comerciales. Por lo tanto, para el cálculo del área total de parqueadero, se suman estas áreas mínimas establecidas equivalentes a 5.882M2, área total a la cual se restan 2.020M2 intervenidos oportunamente por el Concesionario, estableciendo por lo tanto un área no ejecutada total de 3.862M2, de los cuales 1.628M2 corresponde al área a) del parqueadero del alcance básico afectado por las obras de adecuación y expansión física, el cual ya no se va a realizar y 2.234M2 corresponde a el área b) del parqueadero del alcance básico que a la fecha se encuentra pendiente de ejecución”.*

*(...) “...de acuerdo con los costos y gastos de inversión, operación y mantenimiento establecidos previamente, se elabora el flujo de caja desde el año 2013, fecha en la que se debió entregar la obra, hasta la fecha final prevista para la Concesión que corresponde al año 2033, el flujo se registra en precios del año 2013. Para calcular el valor de afectación que deberían pagar a la fecha, se calcula el valor futuro desde el año 2013 al año vigente de 2017 y el valor presente neto desde el año 2033*



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

al año 2017, obteniendo el resultado a precios del año 2013, el cual posteriormente se indexa con el IPC para calcular los precios corrientes de dicha afectación" (...).

De acuerdo con el anterior concepto, el día 13 de marzo de 2018 se llevó a cabo una mesa de trabajo entre las partes, propuestas que sirven de sustento al respectivo Otrosí, en la cual se estableció la metodología utilizada para el Cálculo de la disminución del CAPEX, el cual consistió en introducir en el modelo financiero el valor del CAPEX, buscando el equilibrio de la TIR a través del movimiento del ingreso esperado.

**V. AMPLIACIÓN PLAZO DE FINALIZACIÓN DE OBRAS PARA LA ADECUACIÓN Y EXPANSIÓN FÍSICA Y OPERATIVA DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA, PACTADAS EN VIRTUD DEL OTROSÍ No. 10**

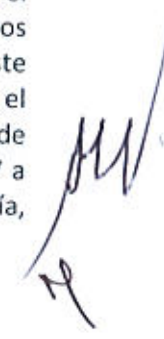
Que, mediante el Otrosí N°10 al Contrato de Concesión, el Concesionario y la Agencia acordaron adicionar el alcance de las obras de ampliación y expansión física para el Aeropuerto Camilo Daza (SKCC).


Que, conforme a lo previsto en el referido Otrosí, se acordó que el plazo para la ejecución de dichas obras vence el próximo 14 de julio de 2018.

Que mediante comunicaciones 03-01-20180305000005046 de 5 marzo de 2018 y 03-01-20180322000005155 del 22 de marzo de 2018 mediante radicados en la agencia 20184090236502 y 20184090297092 respectivamente, AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S., solicitó a la Agencia Nacional de Infraestructura la prórroga del Contrato de Concesión por un término de 4.5 meses.

Que mediante comunicación CJET-1299-2018 del 2 de abril de 2018, la Interventoría radicó ante la Agencia Nacional de Infraestructura el concepto sobre la solicitud de prórroga realizada, indicando la improcedencia de ésta en cuanto aquellos riesgos previsibles asumidos por AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S. de conformidad con lo señalado en la Cláusula 94 del Contrato de Concesión. No obstante, lo anterior, en cuanto a los riesgos imprevisibles, enmarcando dentro de los mismos la existencia de redes imposibles de prever y a la debida diligencia desarrollada por el concesionario, la Interventoría conceptuó indicando la posibilidad de llevar a cabo la prórroga de 4.5 meses para la ejecución de las obras de Adecuación y expansión física y operativa del Aeropuerto Camilo Daza, en atención lo establecido en la cláusula 96 del Contrato de Concesión.

Teniendo en cuenta lo señalado en la cláusula 96 del contrato de Concesión, El Concesionario, el Interventor y la Agencia, llevaron a cabo mesas de trabajo con el fin de acordar previamente los reconocimientos económicos como factor de negociación del mayor plazo requerido. Para este efecto, se acordó que el Concesionario, incorporar en el modelo financiero a precios corrientes el valor que se ahorra por la no terminación de las obras en el tiempo establecido, el cual corresponde a \$396.865.896; junto con el valor de los costos de Interventoría por un valor de \$375.194.507 a precios constantes (\$dic/09), valor que de acuerdo con el contrato vigente de interventoría,




	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

alcanzaría para cubrir (6) meses adicionales definidos en los siguientes tiempos: relacionados con la prórroga de las obras del Aeropuerto Camilo Daza, para atender por parte del concesionario las actividades observadas por la Interventoría en este mismo proyecto, así como para la presentación y aprobación de la memoria técnica y suscripción del acta de verificación.

**VI. MODIFICACIONES A LAS CLÁUSULAS 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 64 "Ingreso esperado", 64.5 "No obtención del ingreso esperado" y 87.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil".**

Teniendo en cuenta que, con la modificación contractual propuesta en los puntos anteriores, se afecta de manera directa algunas cláusulas del Contrato de Concesión que guardan relación directa con lo pretendido, como son, las cláusulas 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 64 "Ingreso esperado", 1.5 "No obtención del ingreso esperado" y 87.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil" se hace necesario señalar el alcance que se le debe dar a dichas cláusulas así:

MODIFICACIONES A LAS CLÁUSULAS			
Documento	Clausula	Actual	Modificación
Otrosí No. 10	2.53 Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, literal c	<i>Al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y tres (463), contado desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, aún, en el evento en que el Concesionario no hubiere obtenido el Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados.</i>	<i>Al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y seis (466), contado desde la fecha de suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, aún, en el evento en que el Concesionario no hubiere obtenido el Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados.</i>
Otrosí No. 10	2.65 Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados	<i>Corresponde al valor de UN BILLÓN OCHENTA MIL SESENTA Y CINCO MILLONES DIEZ MIL PESOS (COL\$1.080.065.010.000), de Pesos constantes de diciembre de 2009, equivalente a la sumatoria de los Ingresos Regulados Esperados, expresados en Pesos de diciembre de 2009. Los Ingresos no Regulados no serán considerados en ningún caso para efectos del cálculo del Ingreso Esperado</i>	<i>Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados  Corresponde al valor de UN BILLÓN NOVENTA Y NUEVA MIL DIEZ MILLONES DIEZ MIL PESOS (COL\$1.099.010.010.000), de Pesos constantes de diciembre de 2009, equivalente a la sumatoria de los Ingresos Regulados Esperados, expresados en Pesos de diciembre de 2009. Los Ingresos no Regulados no serán considerados en ningún caso para efectos del cálculo del Ingreso Esperado.</i>
Otrosí No. 10	4. Plazo del contrato	<i>El plazo del contrato iniciará a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, y terminará el Día en que ocurra la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato. En todo caso el plazo total del Contrato no</i>	<i>El plazo del contrato iniciará a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, y terminará el Día en que ocurra la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato. En todo caso el plazo total del Contrato no excederá los cuatrocientos</i>

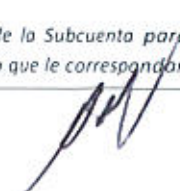
 <b>Agencia Nacional de Infraestructura</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	<b>GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA</b>	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	<b>ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD</b>	<b>Fecha:</b> 14/11/2013


		<i>excederá los cuatrocientos sesenta y tres (463) meses contados a partir del Acta de Inicio de Ejecución."</i>	<i>sesenta y seis (466) meses contados a partir del Acta de Inicio de Ejecución."</i>
Otrosí No. 10	64. Ingreso esperado	<i>El Ingreso Esperado es la suma de Ingresos Regulados expresada en Pesos de diciembre de 2009, que el Concesionario espera percibir durante la vigencia del Contrato de Concesión, y el cual se pacta en la suma de UN BILLÓN OCHENTA MIL SESENTA Y CINCO MILLONES DIEZ MIL PESOS (COL\$1.080.065.010.000), de Pesos constantes de diciembre de 2009.</i>	<i>El Ingreso Esperado es la suma de Ingresos Regulados expresada en Pesos de diciembre de 2009, que el Concesionario espera percibir durante la vigencia del Contrato de Concesión, y el cual se pacta en la suma de UN BILLÓN NOVENTA Y NUEVA MIL DIEZ MILLONES DIEZ MIL PESOS (COL\$1.099.010.010.000), de Pesos constantes de diciembre de 2009".</i>
Otrosí No. 10	64.5 No Obtención del Ingreso Esperado	<i>En el evento en el que al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y tres (463) contado desde la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, el Concesionario no hubiere obtenido el Ingreso Esperado, el Contrato terminará, y sin que haya lugar a pago alguno a favor del Concesionario por parte de la Agencia. En tal caso, las actividades señaladas en la CLÁUSULA 116 del Contrato de Concesión, se iniciarán al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y tres (463) contado desde la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución.</i>	<i>En el evento en el que al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y seis (466) contado desde la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución, el Concesionario no hubiere obtenido el Ingreso Esperado, el Contrato terminará, y sin que haya lugar a pago alguno a favor del Concesionario por parte de la Agencia. En tal caso, las actividades señaladas en la CLÁUSULA 116 del Contrato de Concesión, se iniciarán al vencimiento del mes cuatrocientos sesenta y seis (466) contado desde la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución."</i>
Contrato principal	87.3 Subcuenta de Excedentes de Aerocivil	<p><i>Además de otros eventos previstos en este Contrato, en esta subcuenta serán depositados los recursos provenientes de:</i></p> <p>a) <i>Los excedentes de la Subcuenta de Interventoría.</i></p> <p>b) <i>Los excedentes de la Subcuenta de Planes Maestros.</i></p> <p>c) <i>Los montos correspondientes a las multas</i></p>	<p><i>Además de otros eventos previstos en este Contrato, en esta subcuenta serán depositados los recursos provenientes de:</i></p> <p>a) <i>Los excedentes de la Subcuenta de Interventoría.</i></p> <p>b) <i>Los excedentes de la Subcuenta de Planes Maestros.</i></p> <p>c) <i>Los montos correspondientes a las multas debidas por el Concesionario según se prevé en la CLÁUSULA 107. Este valor será</i></p>



 <b>Agencia Nacional de Infraestructura</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código: GADF-F-025</b>
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión: 001</b>
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha: 14/11/2013</b>

		<p><i>debidas por el Concesionario según se prevé en la CLÁUSULA 107. Este valor será transferido directamente de la Subcuenta Principal por parte de la Fiduciaria, dentro de los dos (2) Días siguientes a la presentación del acto administrativo en firme mediante el cual se impone la multa.</i></p> <p><i>d) El cinco por ciento (5%) de los Ingresos Brutos del Concesionario durante el Periodo de Extensión de la Etapa Previa, de conformidad con lo previsto en la CLÁUSULA 63 de este Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>e) Los recursos obtenidos durante la suspensión del Contrato de Concesión en los términos señalados en el inciso final de la CLÁUSULA 124 de este Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>f) Los recursos que deban transferirse a la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil, de conformidad con lo previsto en el literal h) del numeral 66.3 de la O de este Contrato.</i></p> <p><i>g) Los recursos contenidos en la Subcuenta del Panel de Expertos a la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato y que no son debidos a los miembros del Panel de Expertos.</i></p> <p><i>h) Cualquier recaudo de Ingresos Regulados o de Ingresos no Regulados efectuado por el Concesionario con posterioridad a la Fecha Efectiva de Terminación, así como los Ingresos Regulados</i></p>	<p><i>transferido directamente de la Subcuenta Principal por parte de la Fiduciaria, dentro de los dos (2) Días siguientes a la presentación del acto administrativo en firme mediante el cual se impone la multa.</i></p> <p><i>d) El cinco por ciento (5%) de los Ingresos Brutos del Concesionario durante el Periodo de Extensión de la Etapa Previa, de conformidad con lo previsto en la CLÁUSULA 63 de este Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>e) Los recursos obtenidos durante la suspensión del Contrato de Concesión en los términos señalados en el inciso final de la CLÁUSULA 124 de este Contrato de Concesión.</i></p> <p><i>f) Los recursos que deban transferirse a la Subcuenta de Excedentes de Aerocivil, de conformidad con lo previsto en el literal h) del numeral 66.3 de la O de este Contrato.</i></p> <p><i>g) Los recursos contenidos en la Subcuenta del Panel de Expertos a la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato y que no son debidos a los miembros del Panel de Expertos.</i></p> <p><i>h) Cualquier recaudo de Ingresos Regulados o de Ingresos no Regulados efectuado por el Concesionario con posterioridad a la Fecha Efectiva de Terminación, así como los Ingresos Regulados recaudados por el Concesionario en exceso del Ingreso Esperado, salvo que corresponda a recuperación de cartera o cobro de sumas causadas con anterioridad a la Fecha Efectiva de Terminación, de acuerdo con lo previsto en la CLÁUSULA 65.</i></p> <p><i>i) Los excedentes de la Subcuenta para Obras de Alcance Progresivo que le correspondan</i></p>
--	--	--	--



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código: GADF-F-025</b>
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión: 001</b>
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha: 14/11/2013</b>

		<p>recaudados por el Concesionario en exceso del Ingreso Esperado, salvo que corresponda a recuperación de cartera o cobro de sumas causadas con anterioridad a la Fecha Efectiva de Terminación, de acuerdo con lo previsto en la CLÁUSULA 65.</p>	<p>a Aerocivil de acuerdo con el monto de sus aportes.</p>
		<p>ij Los excedentes de la Subcuenta para Obras de Alcance Progresivo que le correspondan a Aerocivil de acuerdo con el monto de sus aportes.</p>	<p>))También se depositarán en la Subcuenta de Excedentes Aerocivil, los recursos que se reconozcan a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura o la Aeronáutica Civil, como producto de Acuerdos Conciliatorios, sentencias de Tribunales de Arbitramento, fallos de amigables componedores o producto de decisiones resultado del uso de otros mecanismos alternativos de resolución de conflictos, así como los recursos que se deban reintegrar por parte del concesionario, por modificaciones en el CAPEX y el OPEX definidos en el Contrato de Concesión y sus correspondientes Otrasi causados o los que se causen a futuro, los valores establecidos en las metodologías que permitan cuantificar el impacto financiero generado por la reprogramación de las obras, y demás Acuerdos Directos que se pudieran generar entre las partes, en fin se depositarán en esta cuenta todos aquellos recursos que no deban ser depositados en ninguna otra subcuenta y que puedan ser destinados para cualquier fin relacionado con el proyecto".</p>

Respecto a la modificación de la Cláusula 87.3 Subcuenta de Excedentes de Aerocivil, debemos indicar que la misma reza textualmente:

**"87.3 Subcuenta de Excedentes de Aerocivil.**

Además de otros eventos previstos en este **Contrato**, en esta subcuenta serán depositados los recursos provenientes de:

- a. Los excedentes de la **Subcuenta de Interventoría**.
- b. Los excedentes de la **Subcuenta de Planes Maestros**.
- c. Los montos correspondientes a las multas debidas por el **Concesionario** según se prevé en la CLÁUSULA 107. Este valor será transferido directamente de la **Subcuenta Principal** por parte de la **Fiduciaria**, dentro de los dos (2) **Días** siguientes a la presentación del acto administrativo en firme mediante el cual se impone la multa.
- d. El cinco por ciento (5%) de los **Ingresos Brutos** del **Concesionario** durante el **Periodo de Extensión de la Etapa Previa**, de conformidad con lo previsto en la CLÁUSULA 63 de este **Contrato de Concesión**.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- e. Los recursos obtenidos durante la suspensión del **Contrato de Concesión** en los términos señalados en el inciso final de la **CLÁUSULA 124** de este **Contrato de Concesión**.
- f. Los recursos que deban transferirse a la **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil**, de conformidad con lo previsto en el literal h) del numeral 66.3 de la 0 de este **Contrato**.
- g. Los recursos contenidos en la **Subcuenta del Panel de Expertos** a la **Fecha Efectiva de Terminación del Contrato** y que no son debidos a los miembros del **Panel de Expertos**.
- h. Cualquier recaudo de **Ingresos Regulados** o de **Ingresos no Regulados** efectuado por el **Concesionario** con posterioridad a la **Fecha Efectiva de Terminación**, así como los **Ingresos Regulados** recaudados por el **Concesionario** en exceso del **Ingreso Esperado**, salvo que corresponda a recuperación de cartera o cobro de sumas causadas con anterioridad a la **Fecha Efectiva de Terminación**, de acuerdo con lo previsto en la **CLÁUSULA 65**.
- i. Los excedentes de la **Subcuenta para Obras de Alcance Progresivo** que le correspondan a **Aerocivil** de acuerdo con el monto de sus aportes.

La **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del **Fideicomiso**. Los rendimientos producidos por los montos depositados en esta **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** acrecerán la misma, sin que de los mismos se pueda deducir suma alguna por comisión fiduciaria o cualquier otro concepto.

**Aerocivil** será el beneficiario de los recursos de la **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil**. En tal calidad, **Aerocivil** podrá ordenar a la **Fiduciaria**, directa y autónomamente y en cualquier momento que **Aerocivil** lo decida, que los recursos incluidos en la **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** sean destinados a cualquier fin relacionado con el **Proyecto** a entera discreción de **Aerocivil**. De igual manera, **Aerocivil** podrá utilizar estos recursos para cualquier otro fin que le sea asignado por la Constitución y la Ley, de conformidad con las normas que le resulten aplicables.

Las órdenes a la **Fiduciaria** que se produzcan en aplicación de lo previsto en este párrafo, deberán constar por escrito y hacerse con al menos cinco (5) **Días Hábiles** de anticipación a la fecha en que deban hacerse los giros efectivos por parte de la **Fiduciaria**. **Aerocivil** remitirá copia escrita de estas órdenes al **Concesionario**.

Los montos depositados en la **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** y sus rendimientos serán de libre disposición de **Aerocivil**, quien en su calidad de beneficiario de los mismos podrá destinarlos a los fines establecidos en el párrafo anterior. La **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** tendrá la destinación que se prevé en el numeral 120.3 de la **CLÁUSULA 120** para efectos de la liquidación del **Contrato** en el evento de terminación anticipada del **Contrato**.

El incumplimiento de la obligación de depositar en la **Subcuenta de Excedentes de Aerocivil** los recursos que tengan esa destinación, según lo previsto en este **Contrato**, generará las multas previstas en el numeral 103.8 de la **CLÁUSULA 103** de este **Contrato** y, eventualmente, la declaratoria de caducidad del **Contrato de Concesión**, en los términos señalados en el numeral 103.8 de la **CLÁUSULA 103** y en la **CLÁUSULA 112**.





 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Que teniendo en cuenta que dentro de la ejecución contractual y la dinámica propia del Contrato de Concesión, se presentan situaciones que generan reconocimientos de dinero para el proyecto, así como la devolución de valores por diversos conceptos por parte del Concesionario frente a obligaciones dejadas de ejecutar o con ocasión al saneamiento que permita mantener el equilibrio económico del Contrato, es necesario hacer precisión a la Cláusula 87.3 – Subcuenta de Excedentes de Aerocivil en el sentido de incluir el literal j) el cual ampliará el margen de situaciones que fundamentan la obligación de depositar los dineros en dicha subcuenta y el cual quedará de la siguiente manera:

*j) También se depositarán en la Subcuenta de Excedentes Aerocivil, los recursos que se reconozcan a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura o la Aeronáutica Civil, como producto de Acuerdos Conciliatorios, sentencias de Tribunales de Arbitramento, fallos de amigables componedores o producto de decisiones resultado del uso de otros mecanismos alternativos de resolución de conflictos, así como los recursos que se deban reintegrar por parte del concesionario, por modificaciones en el CAPEX y el OPEX definidos en el Contrato de Concesión y sus correspondientes Otrosí causados o los que se causen a futuro, los valores establecidos en las metodologías que permitan cuantificar el impacto financiero generado por la reprogramación de las obras, y demás Acuerdos Directos que se pudieran generar entre las partes, en fin se depositarán en esta cuenta todos aquellos recursos que no deban ser depositados en ninguna otra subcuenta y que puedan ser destinados para cualquier fin relacionado con el proyecto "*

## **2. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO.**

### **2.1. OBJETO:**

*El objeto del presente Contrato, es el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariquíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil.*

### **2.2. ALCANCE DEL OBJETO:**

*Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariquíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha*

### **2.3. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO:**

*Del. 14*

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Otrosí No. 12 al contrato de concesión No. 10000078OK de 2010

### 3. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y ANALISIS JURÍDICO

El seis (06) de agosto de 2010, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL y la Sociedad AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S suscribieron el Contrato de Concesión 10000078OK de 2010, con el objeto de “(...) el otorgamiento al **Concesionario** de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la **Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil. (...)”**.

El anterior contrato, que fuese subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI - como se indicó en las consideraciones preliminares, respecto a la posibilidad de modificar el mismo, señaló en su cláusula 136 lo siguiente:

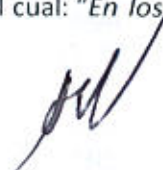
***“CLÁUSULA 136 MODIFICACIÓN DEL CONTRATO***

***Este Contrato no podrá ser modificado sino por acuerdo escrito debidamente firmado por representantes autorizados de las Partes, sin perjuicio de lo dispuesto en cuanto a la modificación unilateral del mismo por parte de Aerocivil en los términos de la CLÁUSULA 113 del Contrato” (Negrilla Subrayadas fuera de texto).***

En virtud de lo anterior, el primer procedimiento que se debe agotar para modificar el Contrato de Concesión objeto de estudio es precisamente el acuerdo de voluntad entre las partes, ya que incluso la aplicación de la cláusula excepcional denominada “*modificación unilateral*” exige el agotamiento previo de buscar dicho pacto, el cual, debe ser por escrito de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Contrato.

Así las cosas, esta Gerencia se permite informar que efectivamente es viable realizar la modificación contractual propuesta, esto es, mediante la suscripción de un Otrosí, para lo cual debe ser firmado por las personas autorizadas y se eleve a la formalidad prevista legalmente, la cual previamente, debe contar con la respectiva recomendación por parte de Comité Contractual de la Entidad y los alcances Técnicos, Financieros y jurídicos que las respectivas áreas de la Agencia considere pertinente incluir.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el Contrato de Concesión fue suscrito en vigencia del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, le resulta aplicable lo previsto en dicho artículo, según el cual: “En los



 Agencia Nacional de <b>Infraestructura</b>	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

*contratos de concesión de obra pública, podrá haber prórroga o adición hasta por el sesenta por ciento (60%) del plazo estimado, independientemente del monto de la inversión, (...)*<sup>1</sup>

Respecto a lo anterior, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, al referirse al tema de prórrogas y adiciones a los contratos de concesión de obra pública, entre otros, expresó lo siguiente:<sup>2</sup>

*"...Si el contrato de concesión se celebró después de la entrada en vigencia de la ley 1150 de 2007 (16 de enero de 2008) y antes de entrar a regir la ley 1508 de 2012 (10 de enero de 2012), y la inversión adicional requerida es ejecutada totalmente por el concesionario con sus propios recursos o con sumas obtenidas de terceros, el límite de las adiciones permitidas corresponde a un valor tal que no exija prorrogar el contrato por un plazo superior al 60% del término inicial. (...).*

*(...) El artículo 28 de la ley 1150 de 2007 es una disposición especial para los contratos de concesión de obra pública. Sin embargo, dicha norma sólo aplica cuando el costo de las obras adicionales es cubierto en su totalidad por el concesionario. En los demás casos, los límites aplicables son los previstos en el párrafo del artículo 40 de la ley 80 de 1993 y en el artículo 33 de la ley 105 de 1993, según corresponda. (...)"*

Que el monto de adición del presente Otrosí no supera el tope máximo de adición del Contrato de Concesión No.10000078-OK-2010, en los términos del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, teniendo en cuenta las consideraciones financieras del mismo.

Ahora bien, respecto al fondo del asunto objeto de modificación, es posible identificar que el otrosí regula seis (06) situaciones que por economía y eficacia administrativa se desarrollaran de manera conjunta en un mismo documento contractual. Lo anterior para nada configura una falta de planeación por parte de la administración, todo lo contrario, se busca reducir en su menor expresión las situaciones que se presenten dentro del desarrollo del contrato de concesión y que deben ser reguladas por las partes a través de la respectiva modificación contractual.

La anterior afirmación, incluso es compartida por la Corte Constitucional la cual, mediante Sentencia C – 300/12 al hacer referencia sobre las adiciones y prórrogas en los contratos de concesión y las situaciones que fundamentan las mismas señaló:

<sup>1</sup> Mediante sentencia C-300 de 2012, la Corte Constitucional consideró posible decidir de fondo sobre la constitucionalidad del artículo acabado de transcribir, aún cuando el mismo se encuentra expresamente derogado, toda vez que los contratos de concesión de obra pública celebrados bajo el amparo de la Ley 1150 de 2007 se siguen gobernando, hasta su terminación, por las disposiciones de la misma. En consecuencia, el artículo 28 mencionado sigue produciendo efectos *"...en el caso de las adiciones y prórrogas que se hayan celebrado o se celebren después de la entrada en vigencia de la ley 1508, en el marco de los contratos de concesión de obra pública suscritos al amparo de la ley 1150. (...)"*.

<sup>2</sup> Concepto de agosto 2 de 2013, Radicación Interna: 2149



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

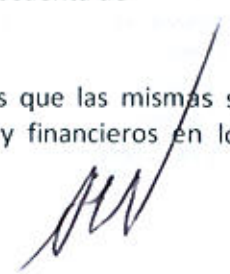
*"(...) Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i) de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernanza dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo. (Negrilla Subrayada fuera de texto).*

Quiere decir lo anterior, que efectivamente cuando existan circunstancias que ameriten la modificación contractual, es posible ejecutar la misma, atendiendo precisamente la naturaleza incompleta y las situaciones nuevas generadas en el desarrollo de los respectivos contratos de concesión.

Tal como se indicó párrafos arribas, se observa que la modificación contractual propuesta gira en los siguientes seis (06) temas a regular:

1. Actualización de los planos de áreas concesionadas
2. Reintegro de recursos por la no ejecución de la obra denominada desmantelamiento de explosivos.
3. Reintegro de recursos por no ejecución de obra de parqueadero en el Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.
4. Adición de áreas a concesionar de plataformas en aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro de Bucaramanga.
5. Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" con ocasión al componente de obra del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.
6. MODIFICACIONES A LAS CLÁUSULAS 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 64 "Ingreso esperado", 64.5 "No obtención del ingreso esperado" y 87.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil".

Lo primero que debemos indicar respecto de las anteriores situaciones, es que las mismas se encuentran debidamente sustentadas en cuanto a sus aspectos técnicos y financieros en los considerandos previos del presente documento.



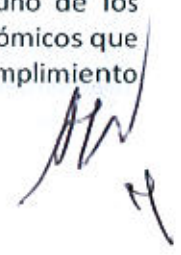
 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Frente al tema de "Actualización de planos de áreas concesionadas" se observa que ésta lo que busca dar aplicabilidad a lo señalado en la Cláusula 2.18 del Contrato de Concesión que respecto al área concesionada indicó: "(...) el área Concesionada corresponderá a aquella señalada en los planos que hacen parte de las Especificaciones Técnicas de Operación". Así las cosas, atendiendo las obras y los cambios realizados en la ejecución del contrato de concesión, así como la participación activa de la Autoridad Aeronáutica representada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC- se hace necesario actualizar los planos para cada uno de los aeropuertos, actualizando así las áreas concesionadas para formalizar las dimensiones que comprenden y son objeto del contrato de concesión.

De igual manera, frente a este tema, la inclusión de una nueva cláusula contractual que facilite la actualización de las áreas mediante los planos que se adjuntan a las respectivas actas, pondría en plena ejecución el principio de eficacia de la actuación requerida, principalmente porque crearía un mecanismo práctico que debe ser usado por las partes, lo anterior bajo los siguientes parámetros:

1. Es posible actualizar los planos adjuntos mediante actas siempre y cuando las mismas sean suscritas por el funcionario competente de la ANI, el representante legal de la Concesión y la respectiva Interventoría.
2. El instrumento de acta, es viable siempre y cuando, además del cumplimiento del requisito anterior, la actualización no contenga efectos de carácter económico ni genere obligaciones adicionales, eventos en los cuales, la actualización sólo será posible mediante una incorporación contractual a través de un Otrosí.
3. La actualización se debe hacer al menos anualmente, sin perjuicio de que por razones de ejecución contractual se actualicen los planos diversas fechas, en todo caso, si no es necesario realizar tal actualización, las partes deben dejarlo consignado así en el respectivo acta.
4. Los planos adjuntos a las actas o al otrosí modificatorio, se entenderán como área concesionada y los efectos contractuales, así como las respectivas obligaciones se entienden incorporados a partir de la fecha de suscripción del respectivo instrumento vinculante.

Por otro lado, respecto al "Reintegro de recursos por la no ejecución de la obra denominada *desmantelamiento de explosivos*" tal como se indicó en las consideraciones previas, el concesionario, de la mano de la respectiva interventoría y el acompañamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura, no sólo evidenció la imposibilidad técnica de ejecución de la obra, sino que propuso diversas alternativas para superar las mismas, no siendo aceptadas por consideraciones técnicas por parte de la Aeronáutica Civil, la cual mediante la respectiva comunicación consideró que al no ser posible la ejecución de dicha obra en ninguno de los aeropuertos concesionados, lo procedente es el reintegro de los recursos y valores económicos que por concepto no serían ejecutados por el concesionario, sin que esto implique incumplimiento alguno por ese.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Ahora bien, el tema referente al "Reintegro de recursos por no ejecución de obra de parqueadero en el Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta" al igual que el punto anterior, obedece a la necesidad de que el concesionario reintegre los valores que no fueron tenidos en cuenta dentro del cálculo financiero de devolución de dinero por lo pactado en el otrosí No. 10 al contrato de concesión, así las cosas, dicho reintegro busca mantener el equilibrio económico del contrato con la finalidad de evitar reclamaciones posteriores y en todo caso, garantizar la protección de los derechos del Estado representado en nuestro evento por la parte contratante.

Acto seguido, la situación encaminada a regularizar la "Adición de áreas a concesionar de plataformas en aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro de Bucaramanga" tal como se indica en el soporte técnico del presente estudio de oportunidad y conveniencia, atendiendo las adecuaciones que deben surtirse con la finalidad de alcanzar la certificación del sistema SMS dentro de los aeropuertos de Cúcuta y Bucaramanga se deben incorporar algunas áreas al contrato de concesión para que sean recibidas y administradas por el Concesionario, verificando los alcances financieros que dicha incorporación genere.

Finalmente en cuanto al tema de "Prórroga Otrosí No. 10 "Obras de adecuación" con ocasión al componente de obra del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta" es posible evaluar que, de conformidad con el estudio técnico y jurídico realizado por la Interventoría del Contrato, dentro de la ejecución del componente de obra en el aeropuerto de Cúcuta se logró evidenciar situaciones fundamentadas en Hechos Imprevisibles y debida diligencia por parte del concesionario (afectación de redes por lado aire) que influyen negativamente en el cumplimiento del cronograma de obras dentro de dicho aeropuerto, situaciones éstas no imputables al Concesionario.

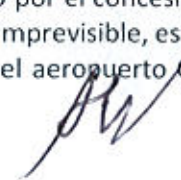
Respecto de los Riesgos Imprevisibles, la Cláusula 96 del Contrato de Concesión señaló:

*"CLÁUSULA 96 OCURRENCIA DE RIESGOS IMPREVISIBLES.*

***En el evento de acaecer riesgos que, de conformidad con lo señalado en esta cláusula sean consideradas como imprevisibles, las Partes negociarán de buena fe las condiciones para la continuación del Contrato o ante la falta de acuerdo en un periodo superior a dos (2) meses, se producirá la terminación anticipada del Contrato y éste se liquidará en los términos señalados en la CLÁUSULA 119 del presente contrato. (Negrillos subrayados fuera de texto).***

Teniendo en cuenta lo anterior, es posible que las partes en atención a la cláusula anterior y bajo el principio de buena fe que debe regular las actuaciones contractuales y administrativas entren en negociación para establecer las condiciones que no afecten el equilibrio económico del contrato y que en todo caso permita alcanzar el fin propuesto en el mismo.

Así las cosas, atendiendo la relación de causalidad entre el periodo solicitado por el concesionario con el tiempo que se estima generó el retraso de obras con ocasión al hecho imprevisible, es viable jurídicamente prorrogar en el tiempo requerido la entrega de las obras en el aeropuerto Camilo Daza de la Ciudad de Cúcuta.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Finalmente, teniendo en cuenta que, con la modificación contractual propuesta, se afecta de manera directa algunas cláusulas del Contrato de Concesión que guardan relación directa con lo pretendido, como son, las cláusulas 2.53 "*Fecha efectiva de terminación del Contrato*", 2.65 "*Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados*", 4 "*Plazo del Contrato*", 64 "*Ingreso esperado*", 1.5 "*No obtención del ingreso esperado*" y 87.3 "*Subcuenta de Excedentes de Aerocivil*" es posible que las partes acuerden el nuevo alcance que se le debe dar a dichas cláusulas.

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones técnicas y financieras desarrolladas en el presente documentos, es viable la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta.

#### **ANÁLISIS DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**

Se modifica la cláusula número 64 Ingreso Esperado, así:

"El Ingreso Esperado es la suma de Ingresos Regulados expresada en Pesos de diciembre de 2009, que el Concesionario espera percibir durante la vigencia del contrato de concesión, y el cual se pacta en la suma de UN BILLON NOVENTA Y NUEVE MIL DIEZ MILLONES DIEZ MIL PESOS (COL\$1.099.010.010.000), de pesos constantes de diciembre de 2009".

#### **4. CONCEPTO TÉCNICO.**

La Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, frente a la solicitud realizada por Aeropuertos de Oriente S.A.S, revisada y aprobada por el Consorcio JET, Interventoría del Contrato de Concesión, se presenta los fundamentos para suscribir el respectivo otrosí:

- **ACTUALIZACIÓN DE PLANOS DE ÁREAS CONCESIONADAS**

El Contrato de Concesión, prevé en la cláusula 2.18: "el Área Concesionada corresponderá a aquella señalada en los planos que hacen parte de las Especificaciones Técnicas de Operación", por lo anterior, se hace totalmente necesario actualizar los planos para cada uno de los aeropuertos, actualizando las áreas concesionadas de acuerdo con todas las obras realizadas en cada uno de los aeropuertos, posterior a la entrega física por parte de Aerocivil en el año 2010.

- **IMPOSIBILIDAD DE CUMPLIMIENTO OBLIGACIÓN ÁREA DE DESMANTELAMIENTO DE EXPLOSIVOS, MODIFICACIÓN DEL ALCANCE DE LA OBLIGACIÓN Y REINTEGRO DE VALORES.**

Una de las obligaciones del Concesionario era la construcción y adecuación de un área de desmantelamiento de explosivos, en cada uno de los 6 aeropuertos conforme a lo establecido en el numeral 10 del Apéndice C del contrato "(...) El Puesto Aislado de Estacionamiento de Aeronaves o Punto "Z" será establecido en un sector determinado del área de maniobras, bajo la administración de Aerocivil. El Concesionario deberá construir un Área de Desmantelamiento con unas dimensiones de tres por cuatro metros (3\*4 m), la cual deberá contemplar las especificaciones mínimas de diseño y construcción que se describen en el Adjunto L del presente Apéndice (...)". Sin embargo, después



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

de haber presentado diferentes alternativas para el cumplimiento de esta obligación ante la autoridad de la Aerocivil y teniendo en cuenta que el concesionario de ninguna manera está autorizado para disponer, activar o desactivar artefactos explosivos, se acuerda entre las partes que esta obligación se configura de imposible cumplimiento, ante lo cual la AEROCIVIL en su calidad de autoridad, emitió oficio, solicitando el reintegro de los recursos a la Subcuenta de Excedentes. Así mismo, es importante resaltar que el Plan de Seguridad de cada aeropuerto incorpora el protocolo para atender lo relacionado con la detección de cualquier tipo de explosivo en el terminal donde se encuentra incluido la Policía y Ejército. La Gerencia de Proyectos Aeroportuarios recomienda realizar esta modificación, en razón que es una obligación de imposible cumplimiento.

- RECIBO ZONA DE PLATAFORMA EJECUTADA POR LA UAEAC EN ÁREA NO CONCESIONADA EN LOS AEROPUERTOS DE BUCARAMANGA Y CÚCUTA.

El Aeródromo Camilo Daza está incluido en el plan de primeros aeropuertos a certificar del sistema SMS liderado por la Aeronáutica Civil, por lo que la ANI mediante la comunicación 2018-309-005637-1 de fecha 23 de febrero de 2018, y de acuerdo con lo informado por la Aerocivil, manifestó el no cumplimiento de las distancias de la Plataforma de Carga conforme al RAC 14. De acuerdo con esta disposición, se crea la necesidad de trasladar la operación que hoy en día se da en la Plataforma de Carga a partir del 30 de abril de 2018, a la ampliación de plataforma construida por la Aeronáutica Civil y adicionar esta área como parte integral de las áreas Concesionadas y del Contrato de Concesión, con las afectaciones que esto implica dentro del contrato de concesión, desafectando el área de la Plataforma de Carga vigente.

El Aeródromo Palonegro de la ciudad de Bucaramanga, está incluido en el Plan de primeros aeropuertos a certificar del sistema SMS liderado por la Aeronáutica Civil, de acuerdo con el RAC 14 y a la Resolución 03889 del 22 de diciembre de 2016. La Aeronáutica Civil ejecutó las obras de ampliación de plataforma dentro del proceso de certificación, se requiere que estas áreas sean incluidas dentro de las áreas concesionadas para su explotación.

Una vez analizadas las alternativas y afectaciones de adición de estas obras como área concesionada, Aeropuertos de Oriente S. A. S. aceptó recibir solo 11.082 m2 área sobre la cual podría explotar comercialmente.

Lo anterior, sumado a que el concesionario es el operador único de acuerdo con el contrato principal de los aeropuertos que conforman la red de aeropuerto de Nororienté.

- DISMINUCIÓN DEL CAPEX, OBRAS DE MODERNIZACIÓN AEROPUERTO SKCC<sup>3</sup> POR LA NO EJECUCIÓN DE LA OBRA DENOMINADA ADECUACIÓN ÁREA DE PARQUEADERO

Las obras de adecuación y expansión física en el aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, entre otras, cambiaron el uso de un área parcial del parqueadero existente, y teniendo en cuenta que el

<sup>3</sup> SKCC: Entiéndase Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.





 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Concesionario no había realizado aún las obras previstas en el alcance básico debido a que esta área y ese momento se encontraba en un proceso judicial. Por consiguiente, el valor de dichas intervenciones no ejecutadas, fueron evaluadas con los precios contemplados en la cuantificación del proyecto que se viene desarrollando mediante el otrosí No. 10 al contrato de concesión.

- AMPLIACIÓN PLAZO DE FINALIZACIÓN DE OBRAS PARA LA ADECUACIÓN Y EXPANSIÓN FÍSICA Y OPERATIVA DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA, PACTADAS EN VIRTUD DEL OTROSÍ No. 10.

Una vez analizada la solicitud del concesionario, se identifica claramente que la afectación a los componentes definidos para la ampliación del edificio terminal y construcción de las áreas de apoyo tecnológico y dependencias por redes a cargo por la Aeronáutica Civil relacionadas con el lado aire y la operación de este aeropuerto, es una situación imprevisible.

De acuerdo con el análisis presentado, es relevante que para efectos de esta afectación, se evaluaron los hechos relacionados con los cruces de redes vinculadas a la transmisión de energía y datos del lado aire que son autonomía de Aeronáutica Civil y cuya intervención requería ser coordinada para no afectar la operación del Aeropuerto por corresponder a redes que alimentan mecanismos de control operacional como Torre de Control, ayudas visuales, entre otras; Con lo anterior, se viabiliza el periodo de tiempo solicitado por el concesionario para terminar las obras, el cual cuenta con el aval de la interventoría de este proyecto.

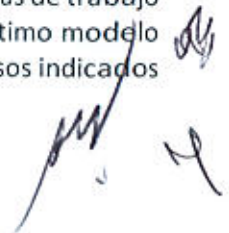
La Gerencia de Proyectos Aeroportuarios manifiesta que es procedente esta solicitud y el plazo que se requiere es el necesario y se encuentra soportado en el concepto de la interventoría, para lograr terminar las obras donde su impacto es de gran magnitud para la región.

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones desarrolladas en el presente documento, el área técnica, recomienda y viabiliza la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta.

## **5. CONCEPTO FINANCIERO.**

El ejercicio realizado busca el equilibrio de la Tasa interna de retorno (TIR) a través del movimiento del Ingreso Esperado. Es así como dentro del análisis de cada una de las situaciones evaluadas en el respectivo Otrosí, dio como resultado un aumento del Ingreso Esperado.

Se partió del modelo financiero acordado en el otrosí No 10, el cual compilaba la totalidad de las modificaciones realizadas y definió un nuevo valor del ingreso esperado, el cual se determinó en la suma de \$1.080.065.010.000 (\$dic/09), cifra que se esperaba recaudar en diciembre de 2033. Seguidamente se realizó el ejercicio con la interventoría del contrato en diferentes mesas de trabajo donde se incorporaron de manera marginal en el modelo financiero (basado en el último modelo trabajado) y en precios corrientes los valores de las afectaciones en cada uno de los casos indicados a continuación:



 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- a. Reintegro de recursos por no ejecución del parqueadero de Cúcuta.

Se incorporó en el modelo marginal a precios corrientes el valor del CAPEX dejado de realizar por parte del concesionario por la suma de \$80.805.738 (\$dic/09).

- b. Adición de área a concesionar en el aeropuerto de Cúcuta.

Los valores acordados entre las partes a introducir en el modelo financiero de manera marginal son:

- Los costos de CAPEX y OPEX a partir de los valores ya estipulados en el modelo financiero base del otrosí No. 10 para el área total de plataforma (22.700 m<sup>2</sup>).
- Costos de inversión inicial o puesta en marcha de la plataforma requerida para el funcionamiento, tales como: instalación de mástiles, iluminación y construcción de dados en concreto para helipuntos.
- Los ingresos a percibir con base en la nueva proyección de puntos a explotar a partir del año 2018 y basado en los valores facturados en el 2017.
- Los costos de OPEX del área de Plataforma de Carga a desafectar (11.810 m<sup>2</sup>)

VALORES CAPEX Y OPEX ÁREA TOTAL (22.700 m <sup>2</sup> ) A INTRODUCIDOS EN EL MODELO	PRECIOS DIC/2009 en COP MM
--	----------------------------

CAPEX: Inversión periódica cada 5 años	\$2.086
CAPEX Inversión Inicial requerida para funcionamiento	\$288
OPEX: Mantenimiento rutinario anual	\$7

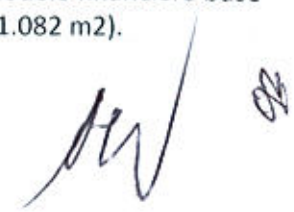
VALORES CAPEX Y OPEX ÁREA AFECTADA (11.810 m <sup>2</sup> ) A DESCONTAR EN EL MODELO	PRECIOS DIC/2009 en COP MM
--	----------------------------

CAPEX: Inversión periódica cada 5 años	-\$1.085
OPEX: Mantenimiento rutinario anual	-\$4
INGRESOS: Se introducen en el modelo financiero desde el año 2018 y en adelante se incrementan con las variables de crecimiento establecidas en el modelo.	(-)

- c. Adición de área a concesionar en el aeropuerto de Bucaramanga.

Los valores acordados entre las partes a introducir en el modelo financiero de manera marginal son:

- CAPEX y OPEX de acuerdo con los valores estipulados en el modelo financiero base del otrosí No. 10 para el área total de plataforma a afectar (11.082 m<sup>2</sup>).



 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- Costos de inversión inicial o puesta en marcha de la plataforma requerida para el funcionamiento, tales como: instalación de balizamiento y señalización.
- Los Ingresos, que de acuerdo con la proyección de operaciones del Concesionario y los puntos a explotar se darían desde el año 2022, a partir de este año los ingresos se proyectarán con las mismas variables estipuladas en el modelo financiero para la plataforma actual de Bucaramanga.

VALORES CAPEX Y OPEX ÁREA TOTAL (11.082 m <sup>2</sup> ) A INTRODUCIR EN EL MODELO	PRECIOS DIC/2009 en COP MM
CAPEX: Inversión periódico cada 5 años	\$1.274
CAPEX: Inversión Balizamiento y señalización	\$180
OPEX: Mantenimiento rutinario	\$5
INGRESOS: Se introducen en el modelo financiero desde el año 2.022 y en adelante se incrementarán con las variables de crecimiento establecidas en el modelo.	(-)

- d. Prorroga en el tiempo de ejecución de las obras del aeropuerto de Cúcuta.

En el marco de la cláusula 96 del Contrato de Concesión, se incorporó en el modelo marginal a precios corrientes el valor que se ahorra el concesionario por la no terminación de las obras en el tiempo establecido, el cual corresponde a \$396.865.896 (\$dic/09).

Así mismo se acordó, que el concesionario realizaría el siguiente aporte:

Subcuenta de Interventoría      \$375.194.507 (\$dic/09)

- e. Área de desmantelamiento de explosivos.

De igual manera, el concesionario aportará a la Subcuenta de Excedentes la suma que se describe a continuación:

Subcuenta de Excedentes      \$120.353.128 (\$dic/09)

Como resultado de lo anterior, se obtuvo el siguiente balance económico:

RS



 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

#### AFECTACIÓN AL MODELO

- (-) REINTEGRO DE RECURSOS POR NO EJECUCIÓN PARQUEADEROS
- (-) PRÓRROGA OTROSÍ No 10 "OBRAS DE ADECUACIÓN" SKCC - OPEX
- (+) ADICIÓN DE ÁREAS A CONCESIONAR PLATAFORMA SKCC Y SKBG



VALOR ADICIONAL INGRESO ESPERADO DIC 2009 MM	\$18.945
VALOR TOTAL INGRESO ESPERADO DIC 2009 MM	\$1.099.010
AÑO - INGRESO ESPERADO	2034
MES - INGRESO ESPERADO	3

Nota: Valores expresados en Pesos de diciembre de 2009

Aportes adicionales del Concesionario que se deben incorporar en la Subcuenta de Excedentes:

#### APORTES O REINTEGRO A SUBCUENTAS

- (-) REINTEGRO DE RECURSOS POR DESMANTELAMIENTO DE EXPLOSIVOS
- (-) PRÓRROGA OTROSÍ No 10 "OBRAS DE ADECUACIÓN" SKCC - INTERVENTORÍA



COSTOS DE INTERVENTORÍA DIC 2009 MM	\$375
ÁREA DESMANTELAMIENTO DE EXPLOSIVOS	\$92
OPEX DESMANTELAMIENTO DE EXPLOSIVOS	\$28
TOTAL	\$495

Nota: Valores expresados en Pesos de diciembre de 2009

Los valores definidos en este modelo financiero se basan en costos de CAPEX y OPEX establecidos en el modelo financiero que sirvió de soporte para la suscripción del otrosí No. 10.

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

Dicho balance se realizó con el objetivo de equilibrar la TIR - Tasa Interno de Retorno del modelo financiero del proyecto, el Ingreso Esperado aumentó en \$18.945.000.000 (\$dic/09), el cual se estima obtener en el mes de marzo del 2034, quedando por lo tanto el Ingreso Esperado total de la concesión en 1.099.010.010.000 (\$dic/09).

De igual manera, consideramos pertinente realizar una incorporación en la Cláusula 87.3 Subcuenta Excedentes de Aerocivil del Contrato de Concesión, toda vez que se están realizando modificaciones al contrato de concesión por la dinámica misma del contrato, y estas modificaciones en algunos casos generan reconocimientos de dinero para el proyecto.

En ese sentido consideramos importante incorporar dos literales que complementen esta Cláusula de tal manera que se puedan incorporar recursos en dicha subcuenta producto de Acuerdos Conciliatorios, sentencias de Tribunales de Arbitramento o fallos de amigables componedores o producto de decisiones resultado del uso de otros mecanismos alternativos de resolución de conflictos, así como de recursos que se deban reintegrar por parte del concesionario, por modificaciones en el CAPEX y el OPEX definidos en el Contrato de Concesión y sus correspondientes Otrosí, los valores establecidos en las metodologías que permitan cuantificar el impacto financiero generado por la reprogramación de las obras, y demás Acuerdos Directos que se pudieran generar entre las partes.

Si en el modelo financiero solamente se hubieran tenido en cuenta la inclusión de las nuevas áreas de plataforma ejecutadas por Aerocivil, el ingreso esperado se hubiera obtenido (09) meses después de la fecha probable actual del ingreso esperado, es decir, 31 de diciembre de 2033; sin embargo, al incluir los costos por el reintegro de recursos por la no ejecución de parqueadero de Cúcuta, y la evaluación de la prórroga del otrosí No 10, la obtención del ingreso esperado se redujo a solo tres (3) meses después de la fecha probable del ingreso esperado.

En conclusión, y con fundamento a las justificaciones desarrolladas en el presente documento, el área financiera viabiliza la suscripción de la respectiva modificación contractual propuesta.

#### **FORMA DE PAGO:**

El valor será remunerado al Concesionario mediante la prórroga del plazo del Contrato de Concesión, en los términos estipulados por el Artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 para cuyos efectos las Partes, mediante el respectivo Otrosí, modificarán las Cláusulas del Contrato de Concesión a que haya lugar, de forma tal que durante todo el plazo de vigencia del Contrato de Concesión, el Concesionario perciba por concepto de remuneración y en virtud de la cesión consagrada en el mismo, los Ingresos Regulados y los Ingresos no Regulados, en los términos y bajo las condiciones que se pactarán en dicho Otrosí.



 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		Código: GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

En todo caso, los aportes que deberá realizar el concesionario a las Subcuentas de Excedentes e Interventoría se efectuarán a más tardar en los quince días siguientes a la suscripción del respectivo Otrosí, valores debidamente actualizado con el último IPC vigente al momento del aporte.

**6. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDEN AFECTAR LA ECUACIÓN FINANCIERA DEL CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.**

Este aporte se presenta con base en las actividades propias del Grupo Interno de Trabajo Riesgos y con fundamento en la información aportada a la fecha por la dependencia encargada del seguimiento y control técnico del contrato consistentes en los siguientes documentos:

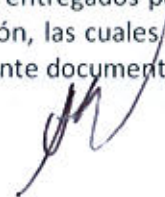
- a) El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010.
- b) Borrador de estudio previo de conveniencia y oportunidad.
- c) El concepto emitido por la Interventoría con radicado No. CJET-1330-2018 y radicado ANI No. 2018-409-039998-2.


**I. ANTECEDENTES:**

- El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, tiene por objeto:

*"(...) el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguies de Barrancabermeja, Alfonso Lopez Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, bajo el control y vigilancia de Aerocivil."*

- El Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 en su capítulo XV Riesgos, establece la asignación de riesgos generales y específicos para cada una de las partes en sus Cláusulas 93. Tipificación de riesgos previsibles, Cláusula 94. Asignación de riesgos al concesionario y mecanismos de mitigación, Cláusula 95. Riesgos Previsibles que asume Aerocivil y Cláusula 96. Ocurrencia de riesgos imprevisibles.
- El Concesionario presenta solicitud de modificación según radicado ANI No. 2018-409-023650-2, en atención a esta solicitud el Consorcio Jet Interventoría emitió concepto según radicado No. CJET-1330-2018 del 20 de abril de 2018 con radicado ANI 2018-409-039998-2.
- El desarrollo del análisis de riesgos se realizó con base en los análisis entregados por cada una de las áreas encargadas del seguimiento al contrato de concesión, las cuales emiten concepto favorable para cada uno de los temas expuestos en el presente documento.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

## II. CONSIDERACIONES

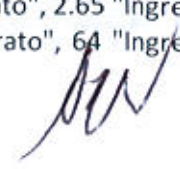
Teniendo en cuenta que la modificación propuesta está compuesta por varios aspectos, a continuación, se detallan las consideraciones de manera individual:

1. Actualización de planos de las áreas concesionadas:
  - En el Contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 en el numeral 2.18 Área Concesionada, así como también en el Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación en su numeral 2.1, se establece la necesidad de mantener actualizados los planos de los Aeropuertos Concesionados.
2. Imposibilidad de cumplimiento de la obligación área de desmantelamiento de explosivos, modificación del alcance de la obligación.
  - Contractualmente existe la obligación a cargo del Concesionario de construir y mantener un área de desmantelamiento de explosivos en cada uno de los 6 aeropuertos de conformidad con el Apéndice Técnico C numeral 10 del Contrato de Concesión, sin embargo, se argumenta por parte del concesionario mediante oficio con radicado ANI No. 2015-409-0519862 de 24 de agosto de 2015, la imposibilidad de darle cumplimiento a dicha obligación, debido a la cercanía de viviendas al perímetro, la presencia de las ayudas a la navegación y las instalaciones aeroportuarias, lo cual fue validado por la interventoría y el equipo técnico del proyecto.
  - La Aerocivil mediante comunicado 1070.092.8.2018000786 del 10 de enero 2018, avala la posibilidad de realizar la devolución del costo de la inversión para la construcción de las áreas de desmantelamientos de explosivos, ante la imposibilidad de dar cumplimiento a la obligación y fondearlas en la subcuenta de excedentes.
  - Finalmente, de acuerdo con el análisis técnico emitido por la Agencia, se debe tener en cuenta las acciones de mitigación para este riesgo, tales como: "(...) es importante resaltar que el Plan de seguridad de cada aeropuerto incorpora el protocolo para atender lo relacionado con la detección de cualquier tipo de explosivo en el terminal donde se encuentra incluido la Policía y Ejército. (...)”
3. Recibo zona de plataforma ejecutada por la UAEAC en área no concesionada en el Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga y en el Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.
  - En atención a que existe una infraestructura construida por la UAEAC y que no puede ser operada sino por el concesionario quien es el único operador, se requiere que las plataformas ejecutadas en área no Concesionada sean incluidas dentro del Contrato de Concesión No. 10000078-OK-2010 para los Aeropuertos de Camilo Daza de Cúcuta y el Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.


*MW - 4*

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- No obstante lo anterior, se requiere realizar unas inversiones a las plataformas entregadas por la Aerocivil, con el fin de poder dar inicio a la operación de las áreas entregadas, en consecuencia el Concesionario al momento en que recibe las plataformas entregadas por la Aerocivil, este asume los riesgos de construcción y riesgos operativos, lo cual debe quedar expreso en el documento modificadorio acotando la posibilidad de futuras reclamaciones.
  - Finalmente, según se indica por parte el interventor en su comunicación con radicado ANI No. 2018-409-039998-2, la Aerocivil no entregó los estudios y diseños aeronáuticos de las plataformas, razón por la cual el Concesionario define el diseño definitivo para la plataforma y se presentará ante la Aerocivil para su posterior aprobación.
4. Disminución del CAPEX de las obras de modernización del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta SKCC por la no ejecución de la obra denominada adecuación área de parqueadero
- El Concesionario alude la imposibilidad de adecuación del área del parqueadero, causado por un proceso judicial de restitución, lo cual fue validado por la interventoría. En este sentido la Interventoría realizó un análisis de financiero, de las afectaciones económicas por las actividades que no ejecutadas, según oficio con radicado No. 2017-409-119936-2 de 9 de noviembre de 2017.
  - De conformidad con las gestiones adelantadas y detalladas en el presente documento se concluyó que, dado que las obras de adecuación en una parte del parqueadero no se pudieron ejecutar el valor referente al CAPEX debe ser reintegrado.
5. Ampliación plazo de finalización de obras para la adecuación y expansión física y operativa del Aeropuerto Camilo Daza, Pactadas en virtud del Otrosí No. 10.
- Debido al retraso por parte del Concesionario, en razón a la identificación de redes imposibles de prever, el concepto emitido por el Técnico de la Entidad presenta las situaciones imprevisibles identificadas: "De acuerdo con el análisis presentado, es relevante que para efectos de esta afectación, se evaluaron los hechos relacionados con los cruces de redes vinculadas a la transmisión de energía y datos del lado aire que son autonomía de Aeronáutica Civil y cuya intervención requería ser coordinada para no afectar la operación del Aeropuerto por corresponder a redes que alimentan mecanismos de control operacional como Torre de Control, ayudas visuales, entre otras; Con lo anterior, se viabiliza el periodo de tiempo solicitado por el concesionario para terminar las obras, el cual cuenta con el aval de la interventoría de este proyecto."
6. Modificaciones a las cláusulas 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 64 "Ingreso





 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

esperado", 1.5 "No obtención del ingreso esperado" y 87.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil".

- En consecuencia, de todos los cambios propuestos y de conformidad con lo expuesto en la presente modificación, se requiere ajustar la cláusula No.87.3 Subcuenta de Excedentes de la Aerocivil, en razón a la inclusión de los conceptos que deben ser reintegrados por el Concesionario.

### ANÁLISIS DE LOS RIESGOS

Teniendo en cuenta que la modificación propuesta está compuesta por varios aspectos, a continuación, se detallan el análisis para cada uno de los temas sujetos a modificación:

#### 1. Actualización de planos de las áreas concesionadas:

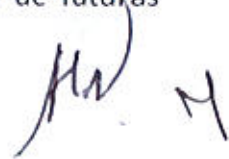
- Tanto los efectos derivados del riesgo constructivo, como los efectos asociados a los riesgos de operación del Contrato de Concesión deben mantenerse en cabeza del concesionario y en este sentido se debe dejar expresamente establecido en el otrosí, que no habrá lugar a reclamaciones por sobrecostos derivados de las actualizaciones.

#### 2. Imposibilidad de cumplimiento de la obligación área de desmantelamiento de explosivos, modificación del alcance de la obligación.

- Que de acuerdo con el análisis financiero de la Agencia, la presente modificación se incluyó dentro del modelo financiero acordado en el Otrosí No. 10, el cual hace parte de la redefinición en valor y tiempo del ingreso esperado del Contrato.

#### 3. Recibo zona de plataforma ejecutada por la UAEAC en área no concesionada en el Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga y en el Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta.

- El riesgo de construcción y de operación tal como lo establece el Contrato de Concesión en su Capítulo XV – Riesgos, debe continuar asignado al Concesionario, así como los demás riesgos que le fueron asignados inicialmente, en razón a que la presente modificación no afecta la asignación de riesgos pactada en el Contrato de Concesión. En este sentido, el Concesionario al momento en que recibe las plataformas entregadas por la Aerocivil, este asume los riesgos de construcción y riesgos operativos, lo cual debe quedar expreso en el documento modificadorio acotando la posibilidad de futuras reclamaciones.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- Por consiguiente, el riesgo constructivo relacionado con el tema de diseño continúa asignado al Concesionario, siendo este el que asume los efectos derivados del diseño de las obras ejecutadas y por ejecutar.
  - Se sugiere que, con ocasión a la inclusión de áreas, se debe continuar con la evaluación y seguimiento de los indicadores de calidad y servicio de las actividades propias de cada uno de los Aeropuertos durante su operación. En este sentido, el concesionario asume los riesgos a su cargo.
  - Respecto de las gestiones ambientales en caso de requerirse, los efectos favorables y desfavorables asociados a este riesgo deben continuar asignados al concesionario, el cual es quién asume el riesgo ambiental, en la medida que debe contar con los permisos y licencias que se llegasen a necesitar con ocasión a las obras que se deben realizar.
  - Se recomienda que durante la entrega de las plataformas tanto el Concesionario, como la Interventoría se revisen las garantías, así como también se establezcan los tiempos en los cuales el Concesionario debe actualizar dichas pólizas, en razón a que los riesgos asegurables están asignados al Concesionario.
4. Disminución del CAPEX relacionado con las intervenciones del parqueadero de las obras de modernización del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta SKCC.
- De acuerdo con la justificación por la cual las actividades de adecuación del parqueadero no se pudieron ejecutar, la disminución de CAPEX no afecta la estructura de riesgos del contrato.
5. Ampliación plazo de finalización de obras para la adecuación y expansión física y operativa del Aeropuerto Camilo Daza, Pactadas en virtud del Otrosí No. 10.
- La justificación propuesta se sustentó en un hecho imprevisible validado por la interventoría y la Entidad, por lo que esta modificación de plazo no afecta la estructura de riesgos pactada en el Contrato de Concesión.
6. Modificaciones a las cláusulas 2.53 "Fecha efectiva de terminación del Contrato", 2.65 "Ingreso Esperado o Ingreso Esperado de los Ingresos Regulados", 4 "Plazo del Contrato", 64 "Ingreso esperado", 1.5 "No obtención del ingreso esperado" y 87.3 "Subcuenta de Excedentes de Aerocivil".

 Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

- La modificación a esta subcuenta no afecta la asignación de riesgos del Contrato de Concesión, sin embargo, su modificación es necesaria en la medida de aclarar las fuentes de los recursos que la pueden fondear.
- Por otra parte, el concesionario asume los costos de administración que la fiducia encargada de manejar la subcuenta de excedente pueda cobrar en razón al reintegro de recursos realizados por el Concesionario, respecto a las modificaciones descritas y analizadas en el presente documento.

En todo caso el concesionario debe continuar implementando las medidas de mitigación y control, así como la gestión adecuada de los riesgos a su cargo.

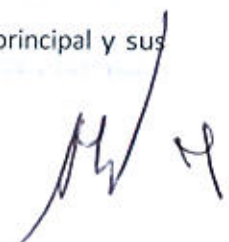
Aunado a lo anterior se recomienda tener en cuenta la implementación de los lineamientos propuestos en el Manual de Contratación de la ANI y procedimiento GCSP-P-021 en su aparte asociado a que "Las modificaciones y/o aclaraciones al contrato podrán ser solicitadas por el Contratista, el Supervisor del Contrato, por el Interventor, o por cualquier Vicepresidente de la Entidad. En cualquier caso requerirá del concepto de viabilidad emitido por el supervisor y el interventor del contrato y deberá ser presentado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual o la Vicepresidencia Ejecutiva, en el ámbito de sus competencias, ya que constituyen controles que permiten mitigar los riesgos institucionales y reducen la probabilidad de materialización de estos riesgos, por lo que es imperativo su aplicación.

#### CONCLUSIONES

En cuanto al análisis de la tipificación y asignación de los riesgos previsibles que pueden afectar la ecuación financiera del contrato, y de acuerdo con los antecedentes, determinaciones y actividades realizadas por las dependencias encargadas de la supervisión y seguimiento del contrato de concesión en atención con el alcance de las actividades establecidas en el presente documento, la presente modificación, no implica ningún cambio en la estructura de riesgos del contrato, así como tampoco de sus documentos accesorios. En este sentido, no hay modificación al esquema de asignación de riesgos vigente y no se están pactando obligaciones contingentes adicionales a cargo de la Entidad.

#### 7. OBSERVACIONES DEL ÁREA SOCIAL:

A nivel social se mantienen las obligaciones ambientales establecidas en el contrato principal y sus otrosíes.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

#### **8. OBSERVACIONES DEL ÁREA AMBIENTAL:**

A nivel ambiental, se mantienen las obligaciones ambientales establecidas en el contrato principal y sus otrosíes.

#### **9. EL ANALISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACION Y EN CONSECUENCIA EL NIVEL DE EXTENSION DE LOS AMPAROS.**

El Concesionario debe modificar las garantías de que trata el Contrato de Concesión 1000078 OK de 2010 y la normatividad vigente, en atención a lo pactado en el Otrosí que se suscriba.

Las garantías referidas deberán constituirse y presentarse para la aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, dentro de los diez (10) días siguientes a la firma del respectivo Otrosí.

De igual manera, es necesario que el Concesionario dentro de los diez (10) días siguientes a la suscripción del respectivo Otrosí, modifique el valor y plazo de las pólizas de que trata el capítulo XVI – GARANTÍAS Y SEGUROS del Contrato de Concesión No. 1000078-OK-2010, acorde con lo señalado en la normatividad vigente, para amparar el contenido del respectivo Otrosí, incluyendo entre otras el amparo sobre las áreas que sean incorporadas como área concesionada.

En lo relacionado a las áreas de plataforma a incorporar en los aeropuertos de Camilo Daza y Bucaramanga, relacionados con el mantenimiento correctivo, y, dado que las plataformas se encuentran bajo pólizas de calidad y estabilidad, el Concesionario no podrá adelantar actividad correctiva alguna, hasta el vencimiento de las mencionadas garantías, y esta situación no podrá ser considerada como incumplimiento alguno del Concesionario respecto del Contrato de Concesión. La Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario, solicitaran a la AEROCIVIL, la inclusión como beneficiario dentro de las garantías vigentes sobre las Plataformas incorporadas al área concesionada. Dichas áreas serán entregadas por la ANI al Concesionario, dentro de los (15) días siguientes a la suscripción del presente Otrosí, y para tal efecto se suscribirá un acta de entrega tripartita entre la Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Aeropuertos de Oriente SAS, mediante la cual, la Aerocivil, haga entrega de dichas áreas a la ANI para que ésta a su vez, las entregue al Concesionario, quien adquiere la obligación de operarlas y mantenerlas hasta la finalización del contrato de concesión, asimismo las garantías de estabilidad de estas obras y las actas de recibo definitivo de estas obras ejecutadas como parte de la entrega física de las áreas intervenidas.

#### **10. CONTROL Y SEGUIMIENTO**

El control y seguimiento en la ejecución del contrato estará a cargo del Supervisor del Contrato o quien haga sus veces.

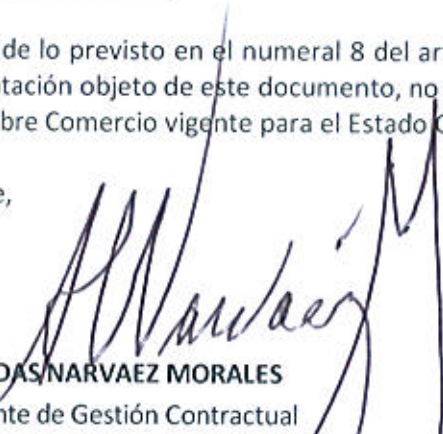


 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GADF-F-025
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	<b>Fecha:</b> 14/11/2013

### 11. INDICACION DE LA CONTRATACION DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ACUERDOS INTERNACIONALES

Para efectos de lo previsto en el numeral 8 del artículo 2.1.1 del Decreto 0734 de 2012, se indica que la contratación objeto de este documento, no está cobijada por un Acuerdo Internacional o un Tratado de Libre Comercio vigente para el Estado Colombiano.

Cordialmente,



**JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES**  
 Vicepresidente de Gestión Contractual



**MARÍA EUGENIA ARCILA ZULUAGA** Gerente  
 Proyectos Aeroportuarios - VGC



**PRISCILA SANCHEZ SANABRIA**  
 Gerente GIT Asesoría Gestión Contractual 2 - VJ



**OSCAR LAUREANO ROSERO JIMÉNEZ**  
 Gerente GIT Financiero 2 - VGC



**LINA LEIDY LEAL DIAZ**  
 Gerente GIT Riesgos – VPRE (A)



**JAIRO FERNANDO ARGUELLO URREGO**  
 Gerente GIT Ambiental – VPRE



**MAOLA BARRIOS ARRIETA**  
 Gerente GIT Social – VPRE

Proyectó:

- Edgardo Garciaherreros Barrera – Gerencia de Proyectos Aeropuertos *est.*
- Alfonso Miguel Correa Pimienta – Gerencia de Proyectos Aeropuertos *est.*
- Jorge Ivan Mogollon Monterrosa – GIT Gestión contractual 2 *est.*
- Oscar Jaime Gonzalez Gomez – GIT Financiero 2 *est.*
- Laura Milena Ayala Cuervo – GIT Riesgos *est.*
- Liseth Alejandra Villarreal Jativa – GIT Ambiental *est.*
- Stella Aldana Alonso – GIT Social *est.*

