

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

Fecha Elaboración	16 de julio 2014
-------------------	------------------

1. ANTECEDENTES

CONTRATO DE CONCESIÓN No. 0110-O.P. DEL 18 DE JULIO DE 1995 - CONCESIÓN SEGUNDA PISTA AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO "LUIS CARLOS GALÁN SARMIENTO"

ANTECEDENTES GENERALES

Que mediante Resolución No. 04130 del 06 de julio de 1994 expedida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – **AEROCIVIL** - se ordenó la apertura de la Licitación Pública No.003/94 con el fin de seleccionar un Concesionario para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la Segunda pista, así como de las obras complementarias y equipos que requieren mantenimiento de la Pista Existente.

Que mediante Resolución No. 02926 del 15 de mayo de 1995, le fue adjudicado a la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, en adelante "**EL CONCESIONARIO**", el Contrato de Concesión para el objeto antes descrito.

Que el 18 de julio de 1995, la **AEROCIVIL** y **EL CONCESIONARIO**, suscribieron el Contrato de Concesión No.0110-O.P de 1995 en adelante el "**CONTRATO**", donde *"el Concesionario se obliga a construir y mantener la Segunda Pista y a mantener la Pista Existente, de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones correspondiente a la Licitación Pública No. 003/94 y en la propuesta aceptada por la UAEAC y, en particular, a realizar las obras a que se refiere la Sección 2 del Tomo I del Pliego de Condiciones. En todo caso, el Concesionario se obliga a realizar cualesquiera gestiones, incluyendo la obtención de financiamiento, equipo, personal e infraestructura adecuados, para ejecutar a cabalidad el objeto del Contrato. La UAEAC por su parte, se obliga a ceder al Concesionario los Ingresos por Derecho de Pista, como única contraprestación por el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario"*. El Contrato de Concesión citado tiene fecha de terminación el 31 de agosto del año 2015.

Este proyecto cuenta con una Interventoría integral bajo el Contrato No. 12000001-OK de 2011 con la firma Consorcio Aeroportuario.

El Contrato de Concesión No 0110-O.P.-1995 a la fecha del presente estudio, se encuentra en Etapa de Mantenimiento. El pasado 16 de diciembre de 2013 con Resolución AEROCIVIL No. 07016 se dio inicio al proceso de subrogación el cual dio como resultado la firma del acta de entrega y recibo del Contrato de Concesión de la AEROCIVIL a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, con fecha del 27 de diciembre de 2013, en virtud de los Decretos Ley 4164 y 4165 de 2011.

Que de conformidad con el Artículo Primero del Decreto –Ley 4164 de 2011, las funciones reasignadas parcialmente a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI se refieren *"exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los*

*

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

proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público - privada, referida a las áreas de los aeródromos –lado aire y lado tierra–, definidas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC. Las demás funciones, en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de la Aviación Civil seguirán siendo de competencia de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil."

Que como mecanismo para garantizar el cabal cumplimiento de los Decreto Ley antes mencionados, el día 9 de julio de 2013 la **AEROCIVIL** y la **AGENCIA** suscribieron el Convenio Interadministrativo de Cooperación No.005, en virtud del cual se comprometieron a facilitar en lo que a cada una corresponda, toda la cooperación y colaboración técnica, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística y de gestión documental requerida para la reasignación de funciones parcial de las funciones contenidas en los Decretos 4164 y 4165 de 2011.

Que posteriormente, en sesión del Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil, sostenida entre el Director de la **AEROCIVIL** y el Presidente de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**, el día 09 de septiembre de 2013, previo Comité Operativo del Convenio Interadministrativo No. 005 de 09 de julio de 2013, acordaron que la subrogación se perfeccionaría con la suscripción por los representantes legales de las partes, de un Acta que dé cuenta, de la Entrega y Recibo de documentos mínimos definidos en forma particular para cada uno de los Contratos de Concesión, objeto de subrogación.

Que el 16 de diciembre de 2013 la **AEROCIVIL** profirió la Resolución No.07016 que dio inicio al proceso de subrogación del Contrato de Concesión No.0110 O.P. de 1995, que culminó con la firma por parte de la **AEROCIVIL** a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI** - del Acta de Entrega y Recibo del citado Contrato de Concesión, el 27 de diciembre de 2013, en virtud del Decreto Ley 4164 y 4165 de 2011; razón por la cual, a partir de la suscripción de la mencionada Acta, la ANI ostenta la calidad de **CONCEDENTE** del Contrato de Concesión No.0110 O.P. de 1995.

Que dentro del marco del desarrollo planificado del Aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento", la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (**AEROCIVIL**) en su función de Autoridad Aeronáutica Nacional aprobó, mediante Resolución No. 06815 del 6 de diciembre de 2013, la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" de la ciudad de Bogotá D.C.

Que de conformidad a lo descrito en el párrafo que antecede el Plan Maestro actualizado del Aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" constituye "(...) una herramienta de Planificación Aeroportuaria, mediante la cual se atienden las necesidades presentes y futuras con base a la demanda aeroportuaria, el desarrollo regional, local y nacional, ordenando las diferentes zonas de servicio y áreas complementarias que componen el Aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, con el propósito de ofrecer una infraestructura con un alto nivel de competitividad, dentro del sector de transporte aéreo." (Resolución Aerocivil No. 06815 del 6 de diciembre de 2013).

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

Así mismo, la precitada Resolución en su Artículo Cuarto establece que *“los planes de inversión y desarrollo de infraestructura aeroportuaria que se proyecten para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, estarán alineados con el Plan Maestro Aeroportuario vigente; cualquier modificación a esta actualización del Plan Maestro debe efectuarse previo concepto técnico de las áreas competentes y legalizadas a través de un Acto Administrativo.”* (Resolución Aerocivil No. 06815 del 6 de diciembre de 2013).

Ahora bien, entre los alcances propuestos para el Plan Maestro están el estimar la demanda, establecer criterios para la mejora de la capacidad, establecer metas para la conectividad del Aeropuerto con los diferentes modos de transporte de la región, identificar eficiencias y mejoras en la competitividad, y tomar en cuenta el cumplimiento del aeropuerto con las regulaciones de Colombia y de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y convertir estas necesidades en un desarrollo por fases.

Que así mismo dentro de este estudio el consultor del Plan Maestro, conformado por las firmas TY Lin International (TYL) en asociación con EDL Ltda., Landrum and Brown y Ross and Baruzzini, realizó el estudio de capacidad y demanda actual y futura del Aeropuerto. Para el lado aire, el consultor determinó una capacidad de la infraestructura existente y la comparó con el pronóstico de demanda futura esperada. En este sentido, el consultor determinó la necesidad de optimizar ciertos aspectos en el lado aire, tanto en el corto, mediano como en el largo plazo, con el fin de poder solventar la demanda futura de manera adecuada.

Que un punto clave señalado por el consultor del Plan Maestro para optimizar las operaciones aéreas en lado aire del Aeropuerto Internacional El Dorado son las pistas de aterrizaje y su correspondiente sistema de calles de rodaje. Es así como el consultor del Plan Maestro determina una posible optimización en el número de operaciones aéreas (tanto llegadas y salidas), llegando a un máximo teórico de 100 operaciones aéreas, repartidas en ambas pistas. Este número de operaciones concuerda con el estimativo realizado por el consultor del Plan Maestro para el año 2016, coincidiendo así con el nivel de actividad para la planificación (PAL) 1, definido por dicho consultor. Es así como para el PAL 1, se tiene estimado una operación en hora pico de 99 operaciones aéreas.

Que para poder manejar adecuadamente este número elevado de operaciones, el consultor del Plan Maestro señala como medida relevante mejorar la capacidad de las pistas, reduciendo respectivamente el tiempo de ocupación de la pista (ROT por sus siglas en inglés). Con este propósito, el consultor del Plan Maestro analizó las pistas 13L y 13R en ambas direcciones operativas para determinar el tiempo de ocupación de la pista actual y opciones para optimizar los tiempos en el futuro.

Que es de suma importancia contar con un sistema de calles de rodaje que permitan evacuar de manera rápida, eficiente y segura las aeronaves de la pista. Por tal motivo, se recomienda por parte del consultor del Plan Maestro introducir tres nuevas calles de salida rápida en el lado aire



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

del Aeropuerto para el PAL 1: Dos calles de salida rápida que sirvan la pista 13L, y una que sirva la pista 13R.

Que para la ubicación de las calles de salida rápida, el consultor del Plan Maestro tuvo en cuenta el tipo de aeronaves que usarían las calles de salida rápida, así como diversas condiciones meteorológicas. De este análisis, el consultor del Plan Maestro definió que la primera calle de salida rápida sobre la pista 13L estaría ubicada a 1430 m del umbral actual para ser utilizada mayormente por aeronaves hasta del tipo "C", mientras que la segunda calle de salida rápida sobre la pista 13L estaría localizada a 2365 m del umbral actual para ser utilizada primordialmente por aeronaves hasta del tipo "E". En el caso de la pista 13R, el consultor del Plan Maestro establece la localización de la calle de salida rápida a 1570 m del actual umbral. Sin embargo, la ubicación precisa de cada una de las calles de salida rápida deberá ser analizada y definida adecuadamente en los estudios y diseños a contratar, y estará supeditada a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Que resulta ser de imperiosa necesidad utilizar adecuadamente estas calles de salida rápida por lo que es necesario igualmente adecuar algunas de las calles de rodaje existentes para solventar el tráfico generado por estas nuevas calles de salida rápida. De acuerdo con el Plan Maestro, las calles que necesitan ser mejoradas son tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J en la pista 13L. Sin embargo, serán los estudios y diseños a contratar los que identifiquen las calles de rodaje necesarias de adecuación o mejoramiento y los que definan el alcance preciso de la intervención requerida, de acuerdo con las calles de salida rápida establecidas.

Que así mismo, de acuerdo con el Plan Maestro, será necesaria la construcción de nuevas calles de rodaje de interconexión asociadas a la calle de salida rápida C, así como aquellas asociadas a la calle de salida rápida J. Estas calles de rodaje de interconexión servirán para darle un manejo adecuado al tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida, interconectando el sistema de calles de rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, de manera que las aeronaves provenientes de las calles de salida rápida tengan una infraestructura adecuada para circular hacia sus posiciones de parqueo. Dependiendo de la ubicación exacta de las calles de salida rápida que determine los estudios y diseños a contratar, se podrá determinar en estos mismos estudios y diseños la ubicación y necesidad de las nuevas calles de rodaje de interconexión.

Por otra parte, en reuniones efectuadas para concertar el tema con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en su papel como Autoridad Aeronáutica, se determinó que sobre la pista norte (13L) se deberán considerar dos (2) nuevas calles de salida rápida en lo que actualmente son las calles de rodaje "C" y "J". Así mismo, se determinó que sobre la pista sur (13R) se deberá considerar una (1) nueva calle de salida rápida en lo que actualmente es la calle de rodaje "P", así como la adecuación de la calle de rodaje "D" como calle de salida rápida. Sin embargo, la ubicación precisa de cada una de las calles de salida rápida así como su necesidad operacional deberá ser analizada y definida adecuadamente en los estudios y diseños a contratar, y estará supeditada a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica Nacional.

X

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

Que de conformidad con el Memorando Interno radicado bajo el No. 20143090063633 de fecha 23 de julio de 2014, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios de la ANI considera lo siguiente: *“De la lectura detallada y analítica del Plan Maestro actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado, el cual fue aprobado mediante Resolución Aerocivil No. 06815 del 6 de diciembre de 2013, se puede concluir que es de suma importancia contar con un sistema de calles de rodaje que permitan evacuar de manera rápida, eficiente y segura las aeronaves de la pista. En tal sentido el consultor del Plan Maestro, recomendó incluir tres nuevas calles de salida rápida en el lado aire del Aeropuerto en una primera fase de desarrollo: Dos calles de salida rápida que sirvan la pista 13L, y una que sirva la pista 13R.*

Así mismo y a fin de utilizar adecuadamente las nuevas calles de salida rápida propuestas, resulta necesario adecuar algunas de las calles de rodaje existentes a fin de solventar el tráfico generado por estas nuevas calles de salida rápida. De acuerdo con lo señalado por el Plan Maestro, las calles que necesitan ser mejoradas son tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J. Sin embargo, serán los estudios y diseños a contratar los que identifiquen las calles de rodaje necesarias de adecuación o mejoramiento y los que definan el alcance preciso de la intervención requerida, de acuerdo con las calles de salida rápida establecidas.

Se deberá definir igualmente las calles de rodaje de interconexión, que sirvan al sistema de calles de rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, que se requieren necesariamente construir, para solventar adecuadamente el tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida definidas. Dependiendo de la ubicación exacta de las calles de salida rápida que determine los estudios y diseños a contratar, se podrá determinar en estos mismos estudios y diseños la ubicación y necesidad de las nuevas calles de rodaje de interconexión.

Teniendo en cuenta las actuales condiciones de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”, y para mejorar la capacidad de las pistas en lo concerniente a menores tiempos de ocupación de las mismas, se hace necesaria la materialización de lo previsto en el Plan Maestro en su primera fase de desarrollo.

Por otra parte, en reuniones efectuadas para concertar el tema con la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) en su papel como Autoridad Aeronáutica, se determinó que sobre la pista norte (13L) se deberán considerar dos (2) nuevas calles de salida rápida en lo que actualmente son las calles de rodaje “C” y “J”. Así mismo, se determinó que sobre la pista sur (13R) se deberá considerar una (1) nueva calle de salida rápida en lo que actualmente es la calle de rodaje “P”, así como la adecuación de la calle de rodaje “D” como calle de salida rápida. Sin embargo, la ubicación precisa de cada una de las calles de salida rápida así como su necesidad operacional deberá ser analizada y definida adecuadamente en los estudios y diseños a contratar, y estará supeditada a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Atendiendo lo descrito, resulta necesario elaborar los estudios y diseños para la construcción de dos (2) calles de salida rápida así como trabajos de mejoramiento de tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J, y posibles calles de rodaje de interconexión entre las calles de rodaje A y F, en la pista 13L; así como para la construcción de una (1) calle de salida rápida y la

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

adecuación de la calle de rodaje D como calle de salida rápida en la pista 13R del Aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento".

Que atendiendo lo expuesto por la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios según lo recomendado por el consultor del Plan Maestro se advierte la necesidad técnica de laborar los estudios y diseños para la construcción de las calles de salida descritas, así como la adecuación de las calles de rodaje existentes que los estudios y diseños a contratar identifiquen como necesarias de adecuación o mejoramiento; a su vez deberán definir igualmente las calles de rodaje de interconexión, que sirvan al sistema de calles de rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, que se requieren necesariamente construir, para solventar adecuadamente el tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida definida.

Que la Gerencia de Gestión Contractual 2 mediante memorando radicado bajo el No.20147040015463 de 19 de febrero de 2014 emitió concepto en los siguientes términos: *"Igualmente la Sección 1 del Tomo 1 del Pliego de Condiciones "Definiciones", al referirse a las obras complementarias a realizar en la segunda pista, indica que: "(...) Las obras complementarias incluirán los carreteos, las bahías de espera, calles de salida rápida, zonas de seguridad y todos los sistemas de ayudas visuales y radio ayudas locales.*

Sobre las Obligaciones del Concesionario hay que tener en cuenta lo señalado en la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión citado así: "7.4. Preparar los planos de construcción y detalle que se requieran para la correcta ejecución de las obras (...)" y "7.5. Construir la segunda pista y obras complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos, y el mantenimiento de la Segunda Pista y de las obras complementarias (...)

*Adicionalmente, el Reglamento Aeronáutico de Colombia No.1 – RAC 1 "CUESTIONES PRELIMINARES" en su Capítulo II "DEFINICIONES Y ABREVIATURAS" en su Numeral 1.2.1 dentro de la definición de Calles de Rodaje señala la definición de la Calle de Salida Rápida así: "**Calle de salida rápida.** Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan, virar a velocidades mayores que las que logran en otras calles de rodaje de salida consiguiendo así que la pista esté ocupada el menor tiempo posible.*

En este orden de ideas y atendiendo lo expuesto hasta este punto, la construcción de calles de salida rápida corresponde a una actividad que no desborda el objeto contractual."

Que para precisar el alcance de los estudios y diseños requeridos, la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, a través de la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, elaboró los Anexos Técnicos correspondientes; el Anexo Técnico No. 1 – Especificaciones Técnicas, que señala el alcance de los estudios y diseños, así como la definición de los diferentes entregables y su correspondiente contenido, precisando el marco de referencia técnico -normativo a tener en cuenta; y el Anexo Técnico No. 2, que señala los requisitos del Personal Profesional y del Asesor experto aeroportuario, definiendo el personal mínimo requerido y sus perfiles profesionales, con los que debe contar el Concesionario para realizar los estudios y diseños a realizar. Así mismo, se identificó la necesidad de un asesor experto en temas de diseño y planificación de aeródromos,

A

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

que debe ser parte del equipo de diseño del Concesionario, para garantizar que el diseño a entregar sea el más adecuado a nivel operacional y funcional para el Aeropuerto El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”, de forma que minimice los problemas que actualmente se presentan en la operación.

Que el 3 de abril de 2014, la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, mediante comunicación radicada bajo el No.2014-409-015898-2, manifestó su voluntad de ejecutar los estudios y diseños tantas veces mencionadas, requeridos por el Proyecto y por consiguiente, a través de comunicación con radicado No. 2014-309-007044-1 de fecha 11 de abril de 2014, la **AGENCIA** solicitó al Concesionario cotización formal de las actividades a realizar teniendo en cuenta lo previsto en el Anexo Técnico No. 1 - Especificaciones Técnicas y el Anexo Técnico No. 2 - Requisitos de Personal Profesional y del Asesor experto aeroportuario ya citados, de tal forma que el Concesionario pudiera elaborar la valoración económica de las actividades requeridas.

Que mediante radicado No.2014-309-006889-1 de fecha 10 de abril de 2014, la Gerencia de Aeropuertos de la Agencia Nacional de Infraestructura solicitó a la Interventoría del Contrato **CONSORCIO AEROPORTUARIO**, pronunciamiento jurídico, técnico y financiero sobre la viabilidad de adicionar el Contrato de Concesión a la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, con el objeto de que elabore los estudios y diseños para la construcción de las calles de salida rápida, adecuación o mejoramiento de las calle de rodaje existentes, así como los de las posibles calles de rodaje de interconexión entre las calles de rodaje A y F a fin de solventar el tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida, oficio que fue contestado mediante documento radicado bajo el No. No.2014-409-018356-2 de fecha 22 de abril de 2014, la Interventoría del Proyecto **CONSORCIO AEROPORTUARIO**, remite pronunciamiento a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** respecto a la solicitud realizada de pronunciamiento técnico, jurídico y financiero para la adición del Contrato de elaboración de estudios y diseños a la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, mediante el cual señaló: “ (...) le manifestamos que no contamos con la facultad contractual ni legal para pronunciamos sobre aspectos ajenos a las obligaciones contractuales de Codad, durante la etapa de mantenimiento. (...) a efecto de generar el concepto requerido (Técnico, Jurídico y Financiero) (...) si es el querer de la Entidad de contratarnos para dicho menester, detallaremos el valor de la oferta por componentes, si ustedes lo consideran pertinente”

Que con oficio de radicado No.2014-409-020583-2 del 06 de mayo de 2014, el Concesionario **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, presentó su cotización formal respecto a las actividades consideradas pertinentes y requeridas por parte de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**.

Que mediante negociación adelantada entre la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** y el Concesionario, que consta en los oficios radicados bajo los Nos. 2014-309-008700-1 del 13 de mayo de 2014, 2014-409-022961-2 del 19 de mayo de 2014 y 2014-309-010810-1 de fecha 11 de

✶

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

junio de 2014, las partes convinieron en la necesidad de ajustar el Anexo Técnico No.2 previamente elaborado por la Gerencia de Proyectos de Proyectos Aeroportuario de la Agencia.

ANALISIS FINANCIERO

Que de conformidad con el análisis realizado por la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, mediante Memorandos No. 2014-308-002191-3 del 11 de marzo de 2014 y No. 2014-308-003229-3 del 15 de abril de 2014, realizados los cálculos de los Contratos Adicionales y las modificaciones del Contrato de Concesión No. 0110-O.P.-1995 – CODAD S.A. el resultado del ejercicio de ingeniería financiera del Proyecto el valor estimado para adicionar el presente Otrosí corresponde al valor de TRESCIENTOS TREINTA Y UN MIL NOVECIENTOS DOCE (\$331.912) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV), que equivalen a (\$204.466.810.116) DOSCIENTOS CUATRO MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS DIEZ MIL CIENTO DIECISEIS PESOS M/CTE DE 2014, como se describe a continuación :

SALARIOS MÁXIMOS A ADICIONAR	376.168
SALARIOS YA ADICIONADOS	44.255
SALARIOS DISPONIBLES A ADICIONAR	331.912
MONTO EN PESOS A ADICIONAR	\$204.466.810.116

ANALISIS AMBIENTAL

Que mediante Memorando de radicado ANI No. 2014-603-000776-3 del 23 de enero de 2014, emanado de la Gerencia Social y Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, la licencia ambiental está en cabeza de la Aerocivil, por lo cual el Concesionario "Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado S.A" – CODAD S.A. no tiene obligaciones cedidas de la Licencia Ambiental, ni está en el objeto contractual que acepte cesión alguna al respecto. Sus obligaciones ambientales se limitan a *"obtener los permisos necesarios para la ejecución del proyecto, diferentes a los establecidos en el Anexo 1 del tomo 1 del pliego de condiciones"*.

Así mismo, se determinó en el análisis efectuado que dicha licencia ambiental indicó en su Artículo primero lo siguiente: *"Otorga licencia ambiental para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto internacional El Dorado"*. La Cesión de Licencia Ambiental realizada mediante la Resolución No.1001 de 01 de junio de 2009, dejó el Artículo Primero de la Resolución de Licencia Ambiental (Resolución 1330 de 1995) compartido tanto para Aerocivil como para la Sociedad Operadora Aeroportuaria Internacional OPAIN S.A.

En este sentido, es pertinente dejar aclarar que le corresponde a la Aerocivil obtener el pronunciamiento de viabilidad por cambio menor o giro ordinario de la Autoridad Ambiental

X

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

aire, es decir en lo que se relaciona con suspensión temporal de las restricciones horarias para la realización de las obras si es necesario.

ANÁLISIS JURÍDICO

Que mediante Memorando ANI No. 2014-704-001546-3 del 19 de febrero de 2014, suscrito por la Gerencia Jurídica se emite recomendación sobre el caso *sub – examine* señalando: “(...) la construcción de calles de salida rápida corresponde a una actividad que no desborda el objeto contractual. (...) Ahora bien, de ser necesaria la ejecución por parte del Concesionario de una obra o trabajo adicional, se deberá tener en cuenta para ello, lo estipulado en el Contrato No. 0110-OP respecto a la definición de obra adicional, y el procedimiento para valorar la obra (...)”

2. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL OTROSÍ

2.1 OBJETO:

Adicionar el Contrato de Concesión No 0110-O.P. del 18 de julio de 1995, a fin de que la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, realice:

1. Los estudios y diseños para la construcción de dos (2) calles de salida rápida en la pista 13L del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”.
2. Los Estudios y Diseños para adelantar los trabajos de mejoramiento de tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J en la pista 13L del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”.
3. Los Estudios y Diseños de posibles calles de rodaje de interconexión entre las calles de rodaje A y F y la plataforma internacional, en la pista 13L del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”.
4. Los Estudios y Diseños para la construcción de una (1) calle de salida rápida y la adecuación de la calle de rodaje D como calle de salida rápida en la pista 13R del Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”.

Los Estudios y Diseños deberán ser realizados por la **COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A. CODAD S.A.**, acordes con las descripciones consignadas en el Anexo Técnico No. 1- Especificaciones Técnicas-, del presente Otrosí.

2.2 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

El contrato adicional consiste en realizar estudios y diseños fase III para la construcción de tres (3) nuevas calles de salida rápida, la adecuación de la calle de salida D como calle de salida rápida, la adecuación o mejoramiento de calles de rodaje existentes que sirvan a las nuevas calles de salida rápida, así como la construcción de posibles calles de rodaje de interconexión entre las calles de rodaje A y F, en la pista 13L. Dos (2) de las nuevas calles de salida rápida se construirán sobre la pista 13L, mientras que la tercera calle de salida rápida nueva se construirá sobre la pista 13R. Se aclara que la ubicación precisa de cada una de las calles de salida rápida, su necesidad operacional, la identificación de las calles de rodaje



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

necesarias de adecuación o mejoramiento así como el alcance de cada una de las intervenciones requeridas deberá ser analizada y definida adecuadamente en los estudios y diseños a contratar, y estará supeditada a la aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Para los estudios y diseños, el Concesionario deberá analizar y validar toda la información referente al tema de calles de salida rápida incluida en el insumo básico, representado en el Plan Maestro actualizado para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Así mismo, el Concesionario debe tener en cuenta una posible extensión de la pista norte en su cabecera 13L, a definir por parte de la Autoridad Aeronáutica, en concordancia con el Plan Maestro actualizado del aeropuerto.

Se deberá emplear una simulación dinámica para determinar la capacidad de pista (teniendo en cuenta el tiempo de ocupación de la pista, las características actuales del aeropuerto, entre otros aspectos) con la implementación de las nuevas calles de salida rápida.

El Concesionario deberá estudiar y analizar los flujos esperados en el sistema de calles de rodaje así como realizar una simulación de flujos de aeronaves en tierra (Aircraft ground flow simulación), considerando el sistema de calles de rodaje actual y la implementación de nuevas calles de salida rápida, con el fin de que estas calles de salida rápida tengan el mayor impacto y efectividad posibles para mejorar la operación del aeropuerto en el corto y mediano plazo.

Con base en lo anterior, se deberá definir por parte del Concesionario las calles de salida rápida necesarias a ser construidas que tengan el mayor impacto y efectividad posibles para mejorar la operación del aeropuerto en el corto plazo.

Así mismo, se deberá hacer el estudio para el mejoramiento de tramos específicos de las calles de rodaje A, B, C, D, F y J de la pista 13L. En este sentido, se deberá identificar las calles de rodaje necesarias de adecuación o mejoramiento y definir el alcance preciso de la intervención requerida, de acuerdo con las calles de salida rápida establecidas, con el fin de solventar el tráfico generado.

Para la calle de rodaje D que sirve de salida de la pista 13R se deberá presentar en los estudios y diseños para su adecuación como calle de salida rápida.

Se deberá definir igualmente las calles de rodaje de interconexión, que sirvan al sistema de calles de rodaje paralelas (A y F) y la plataforma internacional, que se requieren necesariamente construir, para solventar adecuadamente el tráfico generado por las nuevas calles de salida rápida definidas.

Con base en todo lo anterior, se deberá realizar un estudio técnico en detalle que defina la localización precisa de las calles de salida rápida recomendadas en ambas pistas.



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

Una vez definidas las obras necesarias en los puntos anteriores, se deberán preparar los diseños de detalle a nivel de cimentación, estructura de pavimento de las calle de salida rápida y calles de rodaje, obras de arte, diseños de zonas de seguridad, estudios de tráfico de servicio atraído, estudios y diseños de estructuras necesarias para la puesta en servicio de las calles de salida rápida y calles de rodaje, evaluación de las redes existentes y afectadas por la construcción de la obra, diseño de señalización vertical y horizontal, diseño eléctrico para iluminación de luces de borde, eje y tableros, en concordancia con los requerimientos de la normatividad nacional e internacional existente para aeropuertos (Reglamento Aeronáutico de Colombia – RAC, normas de la Federal Aviation Administration de los Estados Unidos de América – FAA, así como reglamentación y documentos técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI).

Así mismo, se deberá entregar el plan de manejo ambiental y social en concordancia con el Plan de Manejo Ambiental (PMA) existente en virtud de la Licencia Ambiental actual, en cabeza de la Aerocivil y en caso de requerirse por parte de la ANLA una actualización del PMA, el concesionario será el responsable de su elaboración, para que la Aerocivil realice la gestión ante la Autoridad Ambiental como beneficiaria de la licencia ambiental, sin que esto modifique lo previsto en la Cláusula Decima, numeral 10.2, en la Cláusula Decima Cuarta y en la Cláusula Décima Quinta del Contrato de Concesión No. 0110-O.P.-1995, en cuanto a las obligaciones de licencias, permisos y derechos de explotación de materiales. De la misma forma deberá entregar el presupuesto de las obras, las especificaciones técnicas, el análisis de precios unitarios, las memorias de diseños, el programa de obras, la evaluación de materiales, urbanismo, entre otros para que con este insumo la Agencia Nacional de Infraestructura pueda proceder a preparar los soportes necesarios para contratar la construcción de dichas obras, involucrando un acompañamiento eventual del Concesionario para aclarar cualquier inquietud sobre el diseño y de los estudios presentados o en su defecto generar modificaciones a que haya lugar en los planos detallados y entregados a la Agencia Nacional de Infraestructura.

Es de aclarar que los estudios y diseños presentados por el Concesionario estarán sujetos a la aprobación de parte de la Autoridad Aeronáutica competente, de la Interventoría y de la Agencia Nacional de Infraestructura. Sin dicha aprobación de parte de la autoridad y de la Interventoría, los estudios y diseños entregados por el Concesionario no serán reconocidos ni aprobados por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, y el Concesionario deberá hacer los ajustes necesarios a los estudios y diseños para que cumplan con las exigencias de la Autoridad Aeronáutica competente y de la Interventoría para su respectiva aprobación.

Es indispensable que el Concesionario con su experticia garantice que el diseño geométrico entregado, es el más adecuado a nivel operacional y funcional para el Aeropuerto El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento", de forma que minimice los problemas que actualmente se presentan en la operación.

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

Adicionalmente, el Concesionario deberá realizar una proyección de la implicación ambiental que el desarrollo de los diseños pueda llegar a generar, de manera que se identifiquen desde esta fase las gestiones ambientales que posiblemente sean necesarias realizar, sin desconocer que el beneficiario de la Licencia Ambiental es la Aerocivil y que de acuerdo con la respuesta que la ANLA de a la consulta que realizará la Aerocivil respecto de la viabilidad ambiental de las obras objeto del presente Estudio de Conveniencia, se deberán o no adicionar medidas de manejo al Plan de Manejo Ambiental ya existente. Sin embargo, en caso de se identifique que las medidas de manejo existentes, no son suficientes para el manejo de los impactos identificados y/o que se requiere de demanda, uso y/o aprovechamiento de recursos no contemplados en la licencia ambiental, el Concesionario deberá informar y presentar a la Aerocivil y a la ANI los impactos adicionales y las medidas de manejo correspondientes, así como la actualización de las fichas de medidas de manejo del componente social, para que la Aerocivil realice las gestiones pertinentes como beneficiaria de la licencia ambiental, realizando los trámites respectivos para la inclusión de las mismas. En dicho caso, el Concesionario deberá elaborar los documentos correspondientes de acuerdo con las exigencias de la Autoridad Ambiental competente, para que sean presentados por la Aerocivil.

Los estudios y diseños entregados deberán cumplir con exigencias de normatividad nacional, acorde con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, así como con normatividad internacional en relación con los diferentes anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y documentos regulatorios de esa misma Entidad. Así mismo se deberá tener en cuenta la normatividad de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA por sus siglas en inglés) en los temas relacionados con el objeto de la adición de este contrato.

La ejecución de estos estudios y diseños correrá por cuenta y riesgo del Concesionario, quién asumirá cualquier efecto favorable o desfavorable producto de sus estudios y diseños.

Los estudios y diseños serán divididos en diferentes hitos de construcción, dada la implicación operacional de las diferentes obras para el Aeropuerto Internacional El Dorado. En este sentido, los hitos a desarrollar en los estudios y diseños por parte del Concesionario serán los siguientes:

- Hito 1: Construcción de las calles de salida rápida.
- Hito 2: Mejoramiento de las características físicas de las calles de rodaje A, B, C, D, F, y J.
- Hito 3: Construcción adicional de calles de rodaje de interconexión para complementar el sistema de las nuevas calles de salida rápida.

Adicionalmente, en el Otrosí a suscribirse es importante incorporar cláusulas en los siguientes términos:

"CLÁUSULA XXXXXXXX – El Concesionario, deberá tramitar y obtener la aprobación de los estudios y diseños ante la AEROCIVIL, en los términos del Artículo 1821 del Código de Comercio, los cuales deberán cumplir con lo exigido por el Anexo Técnico No. 1 así como con los requisitos exigidos por



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

“CLÁUSULA XXXXXXXX – *El Concesionario, deberá tramitar y obtener la aprobación de los estudios y diseños ante la AEROCIVIL, en los términos del Artículo 1821 del Código de Comercio, los cuales deberán cumplir con lo exigido por el Anexo Técnico No. 1 así como con los requisitos exigidos por los Reglamentos de la Autoridad Aeronáutica.*

CLÁUSULA XXXXX – *La Concesión, cuenta con un término para la elaboración de los estudios y diseños consignados en este Otrosí de tres (3) meses, contados a partir de la suscripción de Acta de Inicio.*

PARÁGRAFO – El plazo previsto en la presente Cláusula será interrumpida por el término de aprobación del componente de desarrollo aeroportuario del Anexo Técnico No. 1 – Especificaciones Técnicas, por parte de la Autoridad Aeronáutica y la Agencia Nacional de Infraestructura.

CLÁUSULA XXXXX – *El valor estimado de esta adición al contrato de concesión será la suma de MIL TRECIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES SETENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO (\$ 1,368, 078,295.00) PESOS M/ CTE.*

CLÁUSULA XXXXX - FORMA DE PAGO. *La Agencia Nacional de Infraestructura pagará al contratista, el valor de la presente adición al contrato de concesión de la siguiente manera: Un primer pago equivalente al sesenta (60) por ciento del valor estimado del contrato, el cual deberá pagarse dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación por parte del Concesionario previa verificación del supervisor, del Informe compilatorio de todos los entregables, los cuales deben cumplir con las condiciones definidas en el Anexo Técnico No. 1 - Especificaciones Técnicas, ante la Agencia Nacional de Infraestructura, el Interventor y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para su aprobación. Un segundo pago equivalente al cuarenta (40) por ciento del valor estimado del contrato, el cual deberá pagarse dentro de los diez (10) días siguientes a la aprobación final por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, la Interventoría y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil del Informe compilatorio, que una vez aprobado será considerado el Informe Final compilatorio de los estudios y diseños.*

CLÁUSULA XXXXXXXXXX: *Forma parte integral del presente otrosí 1) el estudio de conveniencia y oportunidad; y 2) los anexos técnicos 1 y 2.*

CLÁUSULA XXXXX – MANEJO DE RIESGOS: *.Las partes manifiestan que con el presente otrosí, se elaboró la matriz de identificación, asignación y evaluación cualitativa de la probabilidad e impacto de los riesgos presentes en el contrato, No 0110-O.P.-1995, acorde con lo dispuesto en el Artículo 58 Decreto 423 de 2001, sobre Obligaciones Contingentes Estatales. Lo anterior se evidencia en la matriz de riesgos que forma parte de los Estudios Previos, anexos al presente otrosí.*

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE LA SOPORTAN NA

La contratación respectiva se adelantará de conformidad con lo dispuesto en la ley 80 de 1993 y lo plasmado en la cláusula Cuadragésima del Contrato de Concesión No. 0110-O.P de 1995.



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

4. ANÁLISIS DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El presupuesto de los estudios objeto de este documento fue estimado por parte de la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios y la Vicepresidencia de Gestión Contractual con base en:

- Perfil profesional del personal requerido;
- Dedicación del personal requerido;
- Factor multiplicador de acuerdo a las condiciones actuales del mercado;
- Tarifas utilizados por la Agencia Nacional de Infraestructura para concurso de méritos de interventorías, y en especial las utilizadas por la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios para los procesos de selección de interventorías convocados en la vigencia 2014 (ver SECOP);
- Estimación de gastos reembolsables, de acuerdo con proyectos similares desarrollados por la Aerocivil y a los criterios técnicos de la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios;
- Estudio de mercado para asesor experto aeroportuario;
- IVA vigente;
- Conciliación en la dedicación de los profesionales, de acuerdo al alcance propuesto.

Por todo lo anterior se estima que el valor del contrato sería la suma de MIL TRECIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES SETENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y CINCO (\$1,368,078,295.00) PESOS CORRIENTES incluido IVA.

RUBRO PRESUPUESTAL: El pago de la suma estipulada en este Contrato, se efectuará con cargo al presupuesto de la vigencia 2014 al rubro (recursos propios) con código 520608001 – “Apoyo a la gestión del Estado para la supervisión de la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional – Estudios y diseños para el OTROSÍ No. 2 para adicional el contrato de concesión 0110 OP de 18 de julio de 1995 Vigencia 2014”.

FORMA DE PAGO: La Agencia Nacional de Infraestructura pagará al Concesionario, el valor del contrato así:

1. Un primer pago equivalente al sesenta (60) por ciento del valor estimado del contrato, el cual deberá pagarse dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación de parte del Concesionario del Informe compilatorio de todos los entregables, definidos en el Anexo Técnico No. 1 - Especificaciones Técnicas, previa verificación del supervisor, , para su aprobación ante la Agencia Nacional de Infraestructura, el Interventor y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
2. Un segundo pago equivalente al cuarenta (40) por ciento del valor estimado del contrato, el cual deberá pagarse dentro de los diez (10) días siguientes a la aprobación final por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, la Interventoría y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil del Informe compilatorio, que una vez aprobado será considerado el Informe Final compilatorio de los estudios y diseños.

A

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

El presupuesto oficial estimado incluye el valor de todos los gastos e impuestos a que haya lugar, por parte del concesionario, así como el valor de todas las obligaciones contractuales derivadas del presente adicional.

5. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDEN AFECTAR LA ECUACIÓN FINANCIERA DEL CONTRATO

El análisis de riesgos está enmarcado dentro de los lineamientos de política establecidos por los documentos Conpes que rigen la materia (3107 y 3133 de 2001, 3714 de 2011 y 3760 de 2013), ley 448 de 1998, ley 1150 de 2007 y demás decretos y leyes que la modifiquen o ajusten, y específicamente en lo referente al artículo 58 del decreto 423 de 2001, en el cual se establece que las modificaciones a los contratos, incluyendo los que fueron firmados con anterioridad de la Ley 448 de 1998, deben ser objeto del seguimiento a los riesgos conforme con lo dispuesto en el citado decreto.

Por lo anterior, y conforme con las obligaciones contractuales del contrato básico, sus modificaciones y el adicional objeto de estructuración con el presente estudio previo, las dependencias encargadas de la supervisión y seguimiento del contrato de concesión, en cada una de sus áreas y con base en su experiencia específica, elaboraron la identificación, asignación y evaluación cualitativa de la probabilidad e impacto de los riesgos presentes en el contrato, que se presenta en la Matriz de Riesgos anexa al presente estudio previo.

Cabe resaltar que la evaluación cualitativa supone comparar percepciones subjetivas del riesgo contra criterios cualitativos. Lo anterior se establece en la página 42 de la publicación “Obligaciones Contingentes: Metodologías del Caso Colombiano” elaborada por la Subdirección de Riesgo, Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de Colombia en 2012.

6. EL ANALISIS DE LOS RIESGOS DE LA CONTRATACION Y EN CONSECUENCIA LOS AMPAROS.

El contrato a celebrar por su naturaleza podría presentar riesgos de incumplimiento y de defectuosa calidad del servicio contratado. Por esta razón el Concesionario se debe comprometer a ampliar la cobertura de la Garantía Única de Cumplimiento con la Compañía Aseguradora que la expidió, a partir de la fecha de suscripción del respectivo contrato, de conformidad con lo establecido en la Ley 80 de 1993, para respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las nuevas obligaciones que surjan para el Concesionario.

El hecho de la constitución de esta garantía, no exonera al Concesionario de sus responsabilidades legales en relación con los riesgos asegurados.

De igual manera, el Concesionario declarará que no se encuentra incurso en ninguna de las inhabilidades e incompatibilidades consagradas en la ley o en la reglamentación.

Conforme a lo plasmado en la Cláusula Décima Tercera Numeral 13.1., el Concesionario será responsable y mantendrá indemne por cualquier concepto a la ANI frente a cualesquiera acciones,

A

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

reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o de la ANI o de cualquiera de sus empleados, agentes o subcontratistas que surjan como consecuencia directa o indirecta de hechos originados en la culpa o dolo del Concesionario, sus empleados, agentes o subcontratistas, en la ejecución del otrosí propuesto.

Adicionalmente, debe especificarse que la adición al Contrato de Concesión No. 0110-O.P.-1995, acorde con lo plasmado en la cláusula TRIGESIMA OCTAVA, no crea relación alguna de asociación, asociación de riesgo compartido, sociedad o agencia entre las partes, ni impone obligación o responsabilidad de índole societario a ninguna de las partes.

Adicionalmente, en el Otrosí a suscribirse es importante incorporar una cláusula en los siguientes términos:

CLÁUSULA XXXXX: *Dentro de los quince (15) días siguientes a la suscripción del presente Otrosí, el Concesionario deberá presentar para aprobación de la Entidad una Garantía Bancaria o Seguro en el cual se otorgue cobertura al amparo de cumplimiento sobre el objeto previsto en el Artículo Primero del Presente Otrosí. El valor asegurado deberá ser equivalente a CIENTO CUARENTA MILLONES DE PESOS (\$140.000.000.00) M/CTE., y tendrá una vigencia de nueve (9) meses contados a partir del acta de inicio del presente Otrosí.*

Igualmente, el Concesionario deberá presentar para aprobación de la Entidad una Garantía Bancaria o Seguro en el cual se otorgue cobertura al amparo de salarios y prestaciones sociales sobre el objeto previsto en el Artículo Primero del Presente Otrosí. El valor asegurado deberá ser equivalente a SETENTA MILLONES DE PESOS (\$70.000.000.00) M/CTE., y tendrá una vigencia de treinta y nueve (39) meses contados a partir del acta de inicio del presente Otrosí.

Finalmente, el Concesionario deberá presentar para aprobación de la Entidad una Garantía Bancaria o Seguro en el cual se otorgue cobertura al amparo de calidad de los Estudios y Diseños sobre el objeto previsto en el Artículo Primero del Presente Otrosí. El valor asegurado deberá ser equivalente a DOSCIENTOS OCHENTA MILLONES DE PESOS (\$280.000.000.00) M/CTE., y tendrá una vigencia de treinta y seis (36) meses, contados a partir del recibo a satisfacción de los Estudios y Diseños por parte de la AGENCIA contados a partir del acta de inicio del presente Otrosí.

7. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento de la ejecución del contrato estará a cargo del supervisor del contrato, o quien haga sus veces.

8. PERFECCIONAMIENTO

Se recomienda incorporar Cláusulas del siguiente tenor:

X

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

“CLÁUSULA XXXXXX – PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCION: El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las partes. Para su ejecución se requiere la publicación en el SECOP por parte de la ANI y la aprobación de la póliza de que trata la Cláusula Séptima del presente Otrosí.”

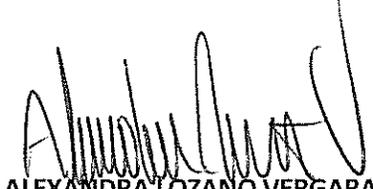
CLÁUSULA XXXXX: Las Cláusulas y condiciones del Contrato de Concesión No.0110-O.P del 18 de julio de 1995 no modificadas por el presente otrosí conservan su vigencia y validez”.

9. INDICACION DE LA CONTRATACION DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS ACUERDOS INTERNACIONALES N.A

Cordialmente,


ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
 Vicepresidente de Gestión Contractual


 vo.bo. **MARIA EUGENIA ARCILA ZULUAGA**
 Gerente de Proyectos Aeroportuarios, VGC


 vo.bo. **ALEXANDRA LOZANO VERGARA**
 Gerente Jurídica de Gestión Contractual 2, VJ


 vo.bo. **EMERSON DURAN VARGAS**
 Gerente Financiero, VGC


 vo.bo. **OSCAR LAUREANO ROSERO JIMÉNEZ**
 Gerente de Riesgos, VPRE


 vo.bo. **FERNANDO IREGUI MEJÍA**
 Gerente Ambiental y Social, VPRE

Proyectó: Jaime Andrés Niño Muñoz – Apoyo de la Supervisión Proyecto Aeroportuario CODAD, VGC  JAN
 Vicente Uribe Rivas - Apoyo de la Supervisión Proyecto Aeroportuario CODAD, VGC.
 María Fernanda Esteban Sendoya – Abogada Gerencia Jurídica Proyecto Aeroportuario, VJ 
 Sandra Rocío Silva González. Abogada Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 2, VJ 

Revisó: Monica Rocío Adarme Manosalva – Experto 8 Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 2, VJ 
 Bladimir Alberto Castilla Nieto – Experto 8 Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, VGC 
 Francisco Javier Forero Lozano – Apoyo Financiero Gerencia Financiera, VGC 
 William Nobu Tanaka Tanaka – Apoyo Financiero Gerencia Financiera, VGC 
 German Augusto Peña Castro – Apoyo Gerencia de Riesgos, VPRE 
 Norma Liliana Gutiérrez Gamboa – Experto 6 Gerencia Ambiental y Social, VPRE 

Anexo: Un (1) DVD con soportes.

