Fecha Elaboración	30 de abril de 2018

1. ANTECEDENTES

ESTUDIO DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA PREVIO DEL OTROSÍ 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169-OK-2006 DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

1.1 CONSIDERACIONES

Consideraciones Generales:

Entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en adelante AEROCIVIL, y OPAIN se celebró el Contrato de Concesión No.6000169-OK del 12 de septiembre de 2006 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la Ciudad de Bogotá D.C.("Aeropuerto")

El Contrato de Concesión No. 6000169OK de 2006 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 de la Aeronáutica Civil No. 7072 de 18 de diciembre de 2013, y culminó con la firma por los representantes legales de la AEROCIVIL y la ANI del Acta de Entrega y Recibo a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI del Contrato de Concesión No. 6000169OK, el 27 de diciembre de 2013.

La ANI y la AEROCIVIL suscribieron el 5 de julio de 2013 un Convenio Interadministrativo de Cooperación, 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;*(...)". (Subrayado ajeno al texto).

Considerandos relativos a la JEAVE:

Las obligaciones del Concesionario están contenidas en el cuerpo del Contrato de Concesión, apéndices y anexos, en particular lo establecido en la Cláusula 2, la cual le confirió a OPAIN la obligación de realizar por su propia cuenta y riesgo lo siguiente:

> *"(...) Cláusula 2 OBJETO DEL CONTRATO*
>
> *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, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada** del **Aeropuerto** El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., bajo el control y vigilancia de **Aerocivil**. (...)".*

En los considerandos Nos. 30, 31 y 32 del Otrosí No. 20 al Contrato de Concesión, suscrito el 30 de agosto de 2016, se indicó que:

> *"(...) 30. Que uno de los predios objeto del comodato citado se denomina Jefatura de Asalto Aéreo del Ejercito "JEAVE" con una extensión de cinco mil novecientos ochenta y cinco con cincuenta y dos metros cuadrados (5.985,52 metros cuadrados), ubicado en la entrada 5 del Aeropuerto El Dorado)*
>
> *31. Que la Aerocivil notificó y solicitó al Ministerio de Defensa la devolución del área de la "JEAVE" con el fin de hacer entrega de ésta a OPAIN para la ejecución de las Obras Complementarias mediante la comunicación con Radicado Nro. 1070.2016003405 del 1 de febrero de 2016.*
>
> *32. Que para la construcción de la plataforma sur es necesario la entrega del Ministerio de Defensa del área denominada "JEAVE" a la Aerocivil, posteriormente a la ANI y ésta a su vez al Concesionario, situación que se materializará mediante la suscripción por parte de OPAIN, la ANI y Aerocivil de la respectiva acta. (...)".*

Mediante otrosí No 20 al Contrato de Concesión se acordó lo correspondiente a las Obras Complementarias Etapa 1 del Aeropuerto Internacional El Dorado, en donde estaba incluida la ejecución del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", las cuales se debían realizar en el área denominada "JEAVE".

Por lo anterior, en el mismo otrosí se pactó la entrega del Ministerio de Defensa del área denominada "JEAVE" a la Aerocivil, posteriormente a la ANI y ésta a su vez a OPAIN, para que el Concesionario construyera las obras complementarias de Ampliación de la Plataforma Sur.

En virtud del citado otrosí, el 3 de octubre de 2016 se suscribió entre la ANI, la AEROCIVIL y OPAIN el "Acta de Entrega Área JEAVE", en donde se desarrollaría parte del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur"; acta que de conformidad con la Cláusula Décimo Sexta del Otrosí No. 20, hacía extensivas las obligaciones contractuales dispuestas en el Contrato de Concesión, apéndices y anexos, en consonancia con lo regulado en la mencionada Cláusula No. 2 del Contrato de Concesión.

Como consecuencia de lo anterior, desde la fecha de suscripción del acta, el área referente a la JEAVE fue puesta a disposición del Concesionario para iniciar la ejecución de las obras del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur" en la mencionada zona, en cumplimiento de lo previsto en la Cláusula Décimo Sexta del Otrosí 20.

Ahora bien, el 27 de abril de 2018 se suscribió entre la ANI, OPAIN y la Interventoría Técnica el Acta de Verificación del Subproyecto de la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".

Por otra parte, la Cláusula 54.1 del Contrato de Concesión contempla que entre los bienes objeto de la Concesión se encuentran las Obras Complementarias ejecutadas por el Concesionario.

En virtud de lo anterior se hace necesario incluir la Obra Complementaria denominada Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", la cual fue ejecutada en el área denominada "JEAVE".

CONSIDERANDOS RELATIVOS A LA DEMARCACIÓN PLATAFORMA SUR DE LA TERMINAL T1+T2 ADOSADA:

La tabla 2.1 del numeral 2.2 *"Obras de la Etapa de Modernización y Expansión"* del Capítulo 2 *"Introducción"* del Apéndice D inicial *"Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado"* estipulaba la siguiente configuración de posiciones de parqueo de aeronaves para Pasajeros:

"Posiciones de Parqueo Aeronaves de Pasajeros
Tabla 2.1"

Ubicación	Internacional			Nacional		Regional	TOTAL
	C	D	E	C	D		
Muelle **Terminal 2**	2	8	3				**13**
Muelle Sur **Terminal 1**				1	8		**9**
Muelle Norte **Terminal 1**				11	0		**11**
Plataforma al Este del Muelle del **Terminal 2**	4	1					**5**
Plataforma al Sur del **Terminal 1**						13	**13**

Puente Aéreo				5	2		7
TOTAL	**6**	**9**	**3**	**17**	**10**	**13**	**58**

El numeral 4.5 *"Reconfiguración de la Plataforma de Parqueo para Aeronaves"*, del Apéndice D inicial preveía: "(...) *La reconfiguración de la **Plataforma** de parqueo de aeronaves consiste en reubicar la aviación regional al Sur del **Terminal 1**. Como se indicó en la sección 4.1.1.1, y como se muestra en la Figura 1.1, una porción de la zona norte adyacente a las actuales oficinas de la Secretaría de Sistemas Operacionales será convertida en un área para buses que atenderá a los Pasajeros de vuelos regionales. La actual calle de acceso en **Plataforma** para código E ubicada al Sur del **Terminal 1**, se debe convertir a una calle de acceso código D para permitir un área de parqueo mayor para la aviación regional. Deberán existir 13 posiciones para aeronaves localizadas al Sur y al Este de la calle de acceso para código D, como se muestra en la Figura 1.1. Las 13 posiciones para aeronaves regionales se deben agrupar en tres conjuntos de aeronaves, cada uno de los conjuntos deberá estar separado por una calle de acceso en **Plataforma** para código C. (...)".*

Mediante Otrosí No. 7 al Contrato de Concesión se modificaron algunos numerales de las especificaciones técnicas de los Apéndices D y E, entre los que se destacan: Apéndice D: (i) 2.2 *"Obras de la Etapa de Modernización y Expansión"*, (ii) 3.2.1.1 *"Puentes de abordaje para pasajeros y servicios de rampas"*, (iii) 3.2.1.1.1 *"Puertas de Contacto"* y (iv) 3.2.1.1.2 *"Posiciones Remotas"*, respecto de los requerimientos de la cantidad y capacidad de las posiciones de estacionamiento en la plataforma de la actual Terminal T1 + T2 ADOSADA.

En el mencionado Otrosí No. 7 al Contrato de Concesión, se acordó en el apéndice D modificado, que una vez se termine la Etapa de Modernización y Expansión, las posiciones de parqueo de aeronaves para Pasajeros deberán cumplir con lo establecido en la tabla 2.1, así:

Tabla 2.1 Posiciones de Parqueo Aeronaves de Pasajeros

Tabla 2.1	Internacional			Nacional		Regional	TOTAL
Ubicación	C	D	E	C	D		
Muelle Terminal T1+T2 Adosada	2	8	3	12	8	0	33
Plataforma del Terminal T1+T2 Adosada (Posiciones Remotas)	4	1	0	0	0	13	18
Puente Aéreo	0	0	0	5	2	0	7
TOTAL	6	9	3	17	10	13	58

Mediante Acta de Verificación suscrita el 18 de noviembre de 2013, entre la UAEAC, OPAIN y la Interventoría Técnica, para el subproyecto denominado *"PLATAFORMA EXTERIOR SUROESTE (incluye red de hidrantes de combustible asociados, el mejoramiento de la iluminación uniforme y reconfiguración de aviación regional"*, las partes manifestaron que el día 18 de noviembre de 2013

se hizo la entrega y recepción de la obra en mención; incluyendo la obra *"Plataforma Sur"*, de la T1 + T2 ADOSADA.

Con el oficio de OPAIN No. 20133000031851 de fecha 13 de junio de 2013 el concesionario le solicitó a la AEROCIVIL:

> *"...que el permiso para estacionar aeronaves categoría Charlie (Cat. C) en plataforma sur, se mantenga hasta el mes de julio del año 2014 momento en el que finalizaran las Obras de Modernización Y Expansión, sin perjuicio de hacer la entrega de esta plataforma como Obra de Modernización Expansión del Hito 7, en la oportunidad contractual respectiva".*

A su turno, en comunicación 1070.092-5-2013031777, del 23 de julio de 2013, radicada en **OPAIN** con el No. 20131100239372, la AEROCIVIL informó lo siguiente: ***"En consecuencia, nos permitimos autorizar el estacionamiento en posiciones remotas para aeronaves categoría Charlie (Cat C) en la plataforma sur frente al espigón Sur de la Terminal de Pasajeros T1 + T2 ADOSADA +T2 Adosada"***

Con base en la autorización mencionada en el numeral anterior, operan aeronaves Categoría C en las posiciones 101 a 107, posiciones remotas que se localizan en la plataforma del muelle sur.

A la fecha de suscripción del presente documento, la configuración y capacidad de la plataforma del Terminal T1 + T2 ADOSADA destinada a la operación de vuelos nacionales es la siguiente:

Categoría de Aeronave	Contacto	Remota
CAT E	3	1
CAT D	4	0
CAT C	12	7
CAT B	N/A	0

OPAIN informa que las aerolíneas SATENA e EASYFLY son las únicas empresas de aviación comercial regular que operan aeronaves Categoría B en el Aeropuerto. SATENA está operando en la plataforma de CATAM, por su parte EASYFLY en las posiciones remotas frente al espigón sur y en carga.

Igualmente, OPAIN indica que a la fecha de suscripción del presente documento, en las plataformas concesionadas por el Contrato de Concesión, las aeronaves Categoría B que están realizando vuelos de aviación comercial regular en el Aeropuerto son: el Embraer 145 (E145) y Jetstream 41 (JS41), y que su operación correspondió cerca del 2% del total de aeronaves, porcentaje que se dio en el periodo comprendido entre los meses de enero y junio de 2017.

Así mismo, OPAIN manifiesta que a la fecha de suscripción del presente documento, las aeronaves de transporte de pasajeros Categoría D ,que están realizando vuelos de aviación comercial regular

en el Aeropuerto son tipo Boeing 757 (B757), Boeing 767 (B767) y Tupolev 204 (T204); y que en el periodo comprendido entre los meses de enero y junio de 2017, su operación correspondió cerca del 1%, del total de las operaciones que realizan este tipo de vuelos en las plataformas concesionadas a OPAIN.

De conformidad con el Acuerdo Operacional suscrito el 8 de agosto de 2016 entre AVIANCA y OPAIN, AVIANCA trasladará el 100% de su operación doméstica al muelle sur de la terminal T1 + T2 ADOSADA; operando aeronaves categoría C y E; permitiendo a OPAIN el traslado de los vuelos regionales en el terminal Puente Aéreo.

OPAIN mediante comunicación No. 20173000054681, radicada en la AEROCIVIL con el No. 2017052449 del 4 de julio de 2017, bajo el asunto *"Diseño de detalle de reconfiguración de Plataforma T1 + T2 ADOSADA (Costado Sur)"* con el propósito de optimizar el área disponible de la plataforma y hacer más eficientes los procesos relacionados con la operación de las aeronaves en el Aeropuerto, y teniendo en cuenta las modificaciones solicitadas por el Grupo de Inspección de Aeropuertos en las mesas de trabajo adelantadas los días 07, 12, 13 y 21 de junio de 2017, hizo entrega de los diseños de detalle correspondientes a la reconfiguración de la plataforma de la Terminal 1, costado sur, para el respectivo visto bueno y aprobación de la AEROCIVIL.

La AEROCIVIL mediante comunicación No. 1070.092.52017025217, radicada en OPAIN con No. 20171100423642 el 24 de julio de 2017 dando respuesta a la solicitud de OPAIN plasmada en el oficio No. 20173000054681 conceptuó:

> *" 3. Concepto final:*
> *Con base en todo lo anterior, la señalización horizontal para la reconfiguración de la plataforma de pasajeros PAX SUR del aeropuerto El dorado, cumple con lo requerido por la parte décimo cuarta del Reglamento Aeronáutico Colombiano y por lo tanto, este Grupo conceptúa favorablemente la demarcación"*

Igualmente, con el comunicado No. 1070.092.5 2017046413 radicada con en OPAIN con No. 20171100768872 del 15 de diciembre de 2017, la Aerocivil conceptuó:

> *"Se conceptúa favorablemente sobre lo presentado para la plataforma terminal T1 constado sur y reconfiguración del área de mantenimiento y reparación de aeronaves MRO, teniendo en cuenta que se cumple con la parte décimo cuarta del Reglamento Aeronáutico de Colombia".*

A su turno, la interventoría Operativa y de Mantenimiento "COA" mediante la comunicación No. IO-088-ANI-17 radicada en la ANI bajo el número 2017-409-133734-2 del 15 de diciembre de 2017 se pronunció en los siguientes términos:

"(...).OPAIN informa que las aerolíneas SATENA e EASYFLY son las únicas empresas de aviación comercial regular que operan aeronaves Categoría B en el Aeropuerto. SATENA está operando en la plataforma de CATAM, por su parte EASYFLY en las posiciones remotas frente al espigón sur y en carga".

RESPUESTA

La aerolínea SATENA cuenta con cuatro (4) ATR 42-500, tres (3) ATR 42-600, dos (2) EMBRAER ERJ 145; UN (1) EMBRAER ERJ-170-100 SL y dos (2) HARBIN Y-12E.

La aerolínea EASYFLY tiene aeronaves ATR 42-600, sumando una flota de 16 aviones con capacidad para 42 pasajeros.

"2. OPAIN indica que en la actualidad en las plataformas concesionadas por el Contrato de Concesión, las aeronaves Categoría B que están realizando vuelos de aviación comercial regular en el Aeropuerto son: el Embraer 145 (E145) y Jetstream 41 (JS41), y que su operación correspondió cerca del 2% del total de aeronaves, porcentaje que se dio en el periodo comprendido entre los meses de Enero y Junio de 2017".

RESPUESTA

Con relación a esta información se puede afirmar que el porcentaje de operación si esta por el orden del 2%, con respecto a la categoría o tipo de aeronaves B agregando que también se opera el ATR 42.

"3. OPAIN manifiesta que actualmente las aeronaves Categoría D que están realizando vuelos de aviación comercial regular en el Aeropuerto; de transporte de pasajeros, son tipo Boeing 757 (B757), Boeing 767 (B767) y Tupolev 204 (T204); y que en el periodo comprendido entre los meses de Enero y Junio de 2017, su operación correspondió a cerca del 1%, del total de las aeronaves, que realizan este tipo de vuelos en las plataformas concesionadas a OPAIN".

RESPUESTA

Es correcto afirma también que de acuerdo a la información suministrado por OPAIN S.A. en el Aeropuerto se opera aproximadamente con el 1% de aeronaves tipo D aunque la tendencia es a crecer. (...)".

Así mismo, la citada interventoría Operativa con el oficio No. IO-093-ANI-17 radicada en la ANI con el consecutivo 2017-409-136924-2 del 22 de diciembre de 2017 con respecto a la reconfiguración de la plataforma sur, indicó que:

"(...) En la plataforma de pasajeros PAX SUR, del aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" se hace necesario para el concesionario adelantar una reconfiguración de las posiciones de estacionamiento de aeronaves tipo C, con el fin de atender las demandas de la operación y afrontar los retos operacionales que enfrentara la Terminal 1 con el traslado del 100% del movimiento de la aerolínea Avianca, optimizando de esta forma la operatividad del aeropuerto y garantizando una maniobra más fluida.

Por lo anterior esta interventoría considera que la reconfiguración de la plataforma sur del aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" es necesaria para el mejoramiento

de la operación, debido entre otros aspectos a que se incrementaron algunas posiciones aprovechando el espacio existente y se mejorara la operación de aeronaves tipo C.

Con respecto a la demarcación como tal se debe cumplir con todo lo requerido en la parte décimo cuarto del Reglamento Aeronáutico Colombiano y esta la hará el concesionario por su cuenta y riesgo. (...)."

Con base en la autorización de la AEROCIVIL, y con el propósito de optimizar el área disponible de la plataforma del muelle sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, y hacer más efectivos los procesos relacionados con la operación de las aeronaves en el Aeropuerto, es claro que OPAIN debe a su cuenta y riesgo reconfigurar la señalización horizontal de la plataforma del costado sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, por lo que es necesario hacer las correspondientes modificaciones al Apéndice D modificado por el otrosí No. 7. La eventual reconfiguración de la señalización horizontal que llevará a cabo OPAIN en la plataforma del muelle sur del Terminal T1 + T2 ADOSADA, se basará en la configuración MARS (Multiple Apron Ramp System) conforme lo ha indicado OPAIN.

Dada la optimización de la plataforma sur de la T1 + T2 ADOSADA, aprobada mediante comunicación AEROCIVIL No. 1070.092.-5-2017025217 de 24 de julio de 2017, se requiere que OPAIN y la ANI precisen el alcance en dicha zona, teniendo en cuenta que la obligación de OPAIN en la mencionada plataforma se cumplió con la suscripción del Acta de Verificación del 18 de noviembre de 2013, específicamente para las nueve (9) Posiciones Remotas identificadas con los números *79, 82, 101, 102, 103, 104, 105, 106 y 107*, que originalmente eran categoría "B" y en virtud de la eventual reconfiguración pasarán a ser categoría "C".

Ahora bien, respecto a la red de hidrantes, el numeral 9.2 del apéndice D, prevé:

"9.2 Red de Tanqueo por Hidrantes

Se proveerá el abastecimiento de combustible por hidrantes para todas las posiciones código C, D y E. *Estas posiciones incluyen las posiciones actuales de contacto y remotas, las posiciones reubicadas, y posiciones del Terminal 2. También se proveerá tanqueo por hidrantes para todos los puestos de carga nuevos o reubicados. Cada posición de parqueo para aeronaves será dotada como un mínimo de dos puntos de abastecimiento por hidrantes, uno a cada lado de la aeronave. La capacidad de tubería y de bombeo del sistema debe permitir como mínimo, el tanqueo simultaneo de al menos diez aeronaves."*

La red de tanqueo por hidrantes puede ser suministrada directamente por el Concesionario o por una compañía que se encargue del suministro y distribución de combustible. En todo caso la red de tanqueo por hidrantes debe estar terminada y operando en un plazo máximo de 54 meses después de firmada el Acta de Inicio de la Etapa de Modernización y Expansión".

Teniendo en cuenta lo anterior, inicialmente es posible afirmar que, para todas las posiciones con Código C, el tanqueo del combustible debe realizarse mediante la Red de Tanqueo por Hidrantes. No obstante lo anterior, con la pretendida modificación contractual y atendiendo que la misma recae sobre la demarcación para parqueo de las aeronaves en una plataforma ya construida por el concesionario y recibida por la Agencia, y no sobre la construcción de una plataforma nueva, y si bien se evoluciona de categoría B a categoría C, se debe eximir al Concesionario de la obligación establecida en el Apéndice D (numeral 9.2) de suministrar el servicio de abastecimiento de combustible mediante red de hidrantes a las posiciones remotas código C o superior, limitándose únicamente a las posiciones aprobadas por la AEROCIVIL en la comunicación No. 1070.092.-5-2017025217. En su defecto debe atender OPAIN por su cuenta y riesgo, la operación de abastecimiento de combustible en dichas Posiciones mediante vehículos carro-tanques que llevan consigo los elementos necesarios para controlar su presión, calidad y cantidad (Refuelers).

Lo anterior, teniendo en cuenta que el Concesionario cumplió con su obligación contractual de construir la plataforma en las condiciones técnicas establecidas inicialmente y que no contemplaban la obligación de suministrar combustible mediante la Red de Hidrante ya que la misma fue contratada inicialmente bajo el precepto de existencia de aviones categoría bravo.

CONSIDERANDOS RELATIVOS A LA CLÁUSULA 5 OTROSÍ NO. 20:

En el Otrosí No. 20 al Contrato de Concesión se establece en la cláusula quinta que: *"(...) El cien por ciento (100%) de los ingresos regulados y no regulados generados por la operación de la Etapa 1 de las Obras Complementarias serán de propiedad de la ANI (...)"*, situación que genera una imprecisión jurídica debido a que la naturaleza de los recursos corresponden a un beneficiario y no al propietario, tal y como quedó en el texto del otrosí mencionado.

En ese sentido, la acepción "propiedad" genera una imprecisión técnica debido a que para que sea acorde con la finalidad que persigue la generación de recursos propios de esta subcuenta para el desarrollo del proyecto y del pago y operación de las obras complementarias etapa 1 previstas en el otrosí No. 20, la palabra correcta es "beneficiario".

Por lo anterior, OPAIN y la ANI deben modificar la palabra "propiedad" por "beneficiario", por cuanto la ANI es la beneficiaria de los recursos y excedentes de la Subcuenta de Obras Complementarias, de acuerdo con el Contrato de Concesión.

CONSIDERANDOS RELATIVOS A LAS OBLIGACIONES ELÉCTRICAS EN LA NIVELACIÓN DE FRANJA DE LA PISTA 13L-31R (PISTA NORTE)

El Contrato de Concesión en su apéndice D numeral 10.1.1. establece como obligación del concesionario el cumplimiento de las especificaciones técnicas relacionadas con la nivelación de las franjas y resas de la Pista Norte, lo que incluye la nivelación de las cajas de inspección de las redes eléctricas localizadas en las franjas de la pista.

Por su parte, el numeral 2.4.3 "cajas de inspección" del Laudo Arbitral del año 2012, que resolvió una controversia entre la Unidad Administrativa Aeronáutica Civil y el Concesionario OPAIN, señaló respecto al alcance de las obligaciones que debe adelantar el Concesionario que: *"(...) A este respecto observa el Tribunal que el Apéndice D del Contrato sólo había contemplado la nivelación de las cajas. Sin embargo, dicha renivelación no permitía lograr que la obra brindara todas las condiciones de seguridad, por lo cual, OPAIN propuso demoler las cajas originales, para hacer cajas nuevas en concreto hidráulico.*

Como se puede apreciar, en este caso los cambios se produjeron por una circunstancia existente al momento del Contrato, pero que no había sido prevista en el Contrato. Sin embargo, de acuerdo con el Apéndice no le correspondía al Concesionario realizar dicha labor. Por lo anterior, considera el Tribunal que OPAIN tiene derecho a que se le reconozcan dichas obras. (...)"

Como se observa en el párrafo anterior, el Laudo Arbitral del año 2012 ratificó que la obligación de OPAIN ligada al alcance básico del Contrato de Concesión 6000169-OK-2006, en cuanto a la intervención sobre las cajas de las redes ubicadas las franjas, corresponde a la nivelación de las mismas acorde a su vez a la nivelación de las franjas y resas de la Pista Norte.

Por otro lado, mediante Otrosí No. 21 al Contrato de Concesión del 2 de septiembre de 2016, se reprogramó la fecha de terminación de los siguientes Subproyectos del Hito 8 A, así:

"(...) Hito 8 A
"RESAS PISTA NORTE": Noviembre 30 de 2017

"SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE FASE II"y "EXPANSIÓN DE BAHÍAS DE ESPERA PISTA NORTE – FASE 2": Noviembre 30 de 2017

"NIVELACIÓN FRANJAS PISTA NORTE": Noviembre 30 de 2017. (...)".

Con la obligación antes descrita, OPAIN y la ANI establecieron en la Cláusula Primera del Otrosí No. 21 **como condición** para la realización de las obras "SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE FASE II", "RESAS PISTA NORTE", Y "NIVELACIÓN DE FRANJAS PISTA NORTE", la necesidad de que se cumplieran entre otras las siguientes condiciones:

"(...) 1. Entrega por parte de la ANI de los diseños de detalle definitivos de las intervenciones eléctricas para el sistema CAT III debidamente aprobados y definición del alcance de las mismas a cargo de OPAIN...

3. Definición y acuerdo entre las partes del valor y el cronograma de ejecución de las intervenciones eléctricas para el sistema CAT III...

5. Ejecución por parte de la Aerocivil de las actuaciones eléctricas necesarias conforme lo dispuesto en el Laudo del 4 de octubre de 2012, el cual define las condiciones de inicio de las obras en la RESA occidental y franjas de Pista Norte. (...)".

Tales condicionantes demuestran que las partes entendían que lo acordado en la Cláusula Primera del Otrosí 21, eran para que el Concesionario cumpliera con su obligación de intervenir las franjas y rosas de la pista norte, entre las que se destaca la formalización de los diseños detalles de las intervenciones relacionadas con la optimización del sistema eléctrico, que proponía mejorar a un sistema CAT III por fuera de las obligaciones iniciales del Concesionario, atendiendo las necesidades propias en pro de la modernización del Aeropuerto El Dorado.

Dentro del desarrollo propio de esta situación "Sistema CAT III", mediante comunicación No. 1070.092.5.2017042106 del 8 de noviembre de 2017, radicada en la ANI con el No. 2017-409-121703-2 del 15 de noviembre de 2017, la AEROCIVIL, como entidad rectora del transporte aéreo, manifestó la intención definitiva de realizar el proyecto de iluminación de categoría III (CAT III), para la pista 13L-31R (pista norte). Tal decisión de la AEROCIVIL cambió el escenario planteado en Cláusula Primera del Otrosí No. 21, pues se dejaron sin efecto los condicionantes 1. y 3. ya comentados, los cuales fueron previstos en un eventual escenario donde se encomendaría a OPAIN las actividades para la construcción de la infraestructura para la implementación del sistema CAT III. Así mismo, con ésta actuación de la AEROCIVIL da cumplimiento al condicionante 5. de la Cláusula Primera del Otrosí 21.

De manera consecuente con la posición informada en noviembre de 2017 relacionada con las intervenciones que realizaría por su cuenta y riesgo para la instalación del sistema CAT III, la AEROCIVIL como autoridad aeronáutica mediante el contrato No. 17001590-H1 de 2017 suscrito el 22 de diciembre de 2017 contrató la adquisición, instalación, y puesta en servicio de sistemas de iluminación categoría III (CAT III) para la pista norte 13l-31R, del aeropuerto ElDorado.

Con la comunicación No. 20179500104191 del 23 de enero de 2018, radicada en la ANI con el No. 2018-409-006872-2 del 24 de enero de 2018, OPAIN, teniendo en cuenta el avance y las decisiones que se han formalizado en torno al Sistema de Luces de Aproximación de Precisión CAT III, solicitó la modificación del Otrosí No. 21 al Contrato de Concesión suscrito el 2 de septiembre de 2016.

Posteriormente, OPAIN S.A. en oficio No. 20189610001171, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-021083-2 del 01 de marzo de 2018, Informó entre otras cosas que:

> *"(...) El Concesionario remite la valorización de la nivelación de las cajas de inspección de las redes eléctricas existentes de las Franjas de la Pista Norte establecidas en el Apéndice D del contrato de Concesión No 6000169OK de 2006...*
>
> *Se indica que la valorización efectuado fue conciliado a costo directo con la Interventoría de Obras ("La Interventoría") durante el proceso de revisión para las obras que en su momento consideró la ANI se podrían ejecutar en un alcance definido para Opain para el proyecto denominado "CAT III" y el cual fue radicado por la Interventoría mediante oficio JFA-A&C-0335-16 del 28 de diciembre de 2016 y ratificado por El Concesionario en comunicado 20169610112261 radicado el 5 de enero de 2017, igualmente se indica que el AIU es el establecido en el acuerdo de conciliación de 2015. (...)".*

Acto seguido, el "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0151-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-024857-2 del 12 de marzo de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20189610001171, que:

> *"(...) 1. La Interventoría Técnica ratifica que el AIU que debe reconocerse al Concesionario es de 28.10% para el Capex de las obras eléctricas para la categoría – CAT III de la pista norte del alcance fijado por la ANI al Concesionario Opain S.A.*
>
> *2. El valor del consto directo del ítem 007 MENOR VALOR – ALCANCE CONTRACTUAL – RENIVELACIÓN DE CAJAS ELÉCTRICAS FRANJAS Y RESAS, corresponde a la suma de $ 73.735.080,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".*

Posteriormente, la Interventoría Técnica mediante correo electrónico del 13 de marzo de 2018 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-025713-2 del 13 de marzo de 2018), dio alcance al oficio JFA-A&C-0151-18, aclarando que:

> *"(...)*
> *1. El AIU de 28.10% se aplica para el ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas"? **RESPUESTA:** Si.*
> *2. Cuál es el desglose del AIU (porcentajes de administración, imprevistos y utilidad), del 28.10%? **RESPUESTA:** A: 17.10%, I: 6.00% y U: 5.00%.*
> *3. Cuál es el valor del IVA sobre utilidad indicando que porcentaje de IVA aplicó? **RESPUESTA:** IVA sobre utilidad del ítem 007 es: $ 589.881,00 y el IVA aplicado es del 16.00%*
> *4. Y cuál es el valor total del ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas", incluido AIU e IVA sobre utilidad, (Informando a pesos constantes de que mes y de que año) **RESPUESTA:** $ 95.044.519,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".*

Por lo anterior, la ANI y OPAIN deben considerar la necesidad de precisar el alcance que tiene previsto el concesionario en el subproyecto "nivelación de las franjas pista norte" en lo

concerniente a la nivelación de las cajas eléctricas y la red de alimentación eléctrica; para efectos de lo cual se debe: i) excluir del numeral 10.1.1 de la cláusula 10 del apéndice D, documento que hace parte integral del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006, la obligación de OPAIN de nivelar las cajas de inspección de las redes eléctricas localizadas en las franjas de la pista norte y, ii) indicar que la obligación emanada del laudo arbitral del 4 de octubre de 2012, respecto de la nivelación de cajas de inspección y de la red de alimentación eléctrica del balizamiento en el citado laudo, estará a cargo de la Aerocivil, toda vez que dicha entidad la realizará a través de su contratista (toda vez que mejora el Alcance establecido en el Laudo del 2012) y iii) Dejar sin efectos los nnumerales 1°, 3° y 5° de la Cláusula Primera del Otrosí 21 al Contrato de Concesión que establecen algunas condiciones para realizar los subproyectos: "SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE FASE II", "RESAS PISTA NORTE", Y "NIVELACIÓN DE FRANJAS PISTA NORTE".

Para todos los temas anteriores, OPAIN y la ANI deben contar con las autorizaciones y facultades legales para suscribir el eventual Otrosí que recoja los considerandos y acuerdos de los temas tratados en el presente escrito.

2. DESCRIPCIÓN DE LOS SUBPROYECTOS

2.1 Reconfiguración desde el punto de vista operativo de las Plataformas operadas por OPAIN.
2.2 Precisar el alcance de OPAIN consistente en la exclusión de las actividades de la nivelación de las cajas de inspección eléctricas y sistema eléctrico de balizamiento en el subproyecto de la nivelación de la franja de la pista y en el subproyecto de RESAS.
2.3 Modificar el termino propiedad por beneficiario, que está consignado en la cláusula quinta del otrosí No. 20 al contrato de concesión No. 6000169OK de 2006
2.4 Manifestar que se entiende incluida en los Bienes de la Concesión la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".

3. FIRMA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y SUS MODIFICACIONES

El Contrato de Concesión 6000169-OK-2006 del Aeropuerto Internacional Eldorado se suscribió el 12 de septiembre de 2006. A la fecha, se han suscrito 27 modificaciones al citado Contrato.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO - OPERATIVO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

La Gerencia de Proyectos Aeroportuarios se permite indicar lo siguiente:

El numeral 1.13 del capítulo 1 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006, define el área concesionada en los siguientes términos:

"Se refiere a la totalidad del Aeropuerto El Dorado, con la única excepción del Área no Concesionada. Dentro del Área Concesionada se incluyen, entre otros, las Terminales de Pasajeros, el Área de Carga Nacional, el Área de Carga Internacional, el Área de Aviación General, la Torre Administrativa de Aerocivil, el Almacén de Aerocivil, el Centro de Bienestar y Servicios, el Edificio de la Secretaría de Sistemas Operacionales de Aerocivil, y la Torre de Control, los cuales le son entregadas al Concesionario para su Administración, Operación, Mantenimiento, Modernización y Expansión y Explotación Comercial en los términos previstos en el presente Contrato de Concesión.".

Igualmente, la cláusula 2 prevé que el objeto del citado contrato de concesión es:

*"(...) 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, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial** y **Mantenimiento** del **Área Concesionada** del **Aeropuerto** El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., bajo el control y vigilancia de **Aerocivil**. (...)".*

En cuanto a la operación y mantenimiento, las clausulas 41 y 42 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006, prevén que el concesionario debe:

"(...) CLÁUSULA 41 OPERACIÓN

A partir de la suscripción del Acta de Entrega y hasta la Fecha Efectiva de Terminación del presente Contrato de Concesión, el Concesionario estará en la obligación de efectuar la Operación del Área Concesionada en los términos previstos en las Especificaciones Técnicas de Operación y en el Contrato de Concesión.

Mientras el Concesionario tenga la obligación de efectuar la Operación del Área Concesionada deberá cumplir con los requerimientos contenidos en las Especificaciones Técnicas de Operación del Contrato de Concesión.

El Concesionario deberá prestar los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados y los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados, de acuerdo con lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Operación y –en general– en el presente Contrato de Concesión, y particularmente con lo establecido en los siguientes numerales de la presente Cláusula: (...)".
"(...) CLÁUSULA 42 MANTENIMIENTO

A partir del momento de la suscripción del Acta de Entrega el Concesionario tendrá la obligación de efectuar el Mantenimiento de todos los bienes que le han sido entregados en Concesión, de conformidad con lo dispuesto en las Especificaciones Técnicas de Mantenimiento.

Así mismo, el Concesionario será responsable de efectuar el Mantenimiento de cada una de las Obras de Modernización y Expansión desde el momento en que tales Obras de Modernización y Expansión sean verificadas por parte del Interventor y Aerocivil, mediante la suscripción de un Acta de Verificación.

*Las labores de Mantenimiento ejecutadas por el Concesionario, deberán ser consignadas en una bitácora. Esta bitácora será diligenciada en los términos previstos en las Especificaciones Técnicas de Mantenimiento. (...)".*Por su parte, el numeral 5.1 del capítulo 5 del apéndice F, establece: *"(...) El Concesionario deberá desarrollar y actualizar el Plan Operativo, el cual describirá la manera en la que el Concesionario operará las instalaciones del Aeropuerto y prestará (o asegurará que se presten) los Servicios Asociados a los Ingresos Regulados y Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados de una manera segura y eficiente para los usuarios del Aeropuerto. Para la redacción del Plan Operativo el Concesionario cumplirá con todos los lineamientos de IATA y OACI para elaboración de planes operativos de aeropuertos y con los lineamientos que se establecen en el numeral 5.3.de este Apéndice. (...)".*

En consonancia con lo descrito, el numeral 5.3 del apéndice F, señala los Lineamientos básicos para la elaboración del Plan Operativo, entre los que se destacan:

"(...)

- *El **Plan Operativo** describirá, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el presente Apéndice, cada servicio y actividad funcional a desarrollarse por el **Concesionario** en el **Aeropuerto**, los procedimientos que se emplearán, los equipos requeridos, el despliegue de personal y recursos, así como las características requeridas en los cargos claves.*

- *El **Plan Operativo** incluirá, como mínimo, los siguientes capítulos:*
  - *Coordinación con las autoridades competentes para la administración de los accesos terrestres al **Aeropuerto**, incluyendo la administración de las **Vías de Acceso**, estacionamiento de automóviles y servicios de transporte público, entre otros.*
  - *Servicios en las **Terminales de Pasajeros**, incluyendo el **Mantenimiento** de las instalaciones, y la prestación de todos los servicios necesarios para el procesamiento y comodidad de **Pasajeros**, desde su entrada a los **Terminales de Pasajeros** hasta su abordaje a las aeronaves.*
  - *Planificación de los estacionamientos de aeronaves, el **Mantenimiento** de instalaciones y la prestación de servicios necesarios para facilitar, en coordinación con CTA, el movimiento seguro y eficiente de aeronaves.*
  - *Prestación de servicios necesarios para lograr el movimiento seguro y eficiente de vehículos en el **Lado Aéreo**. Dentro de este tema se deberán tratar los siguientes aspectos específicos:*
    - *Coordinación general con **CTA**.*
    - *Reportar a **CTA** cambios relevantes en el **Lado Aéreo**.*
    - *Administración de **Plataforma**, en coordinación con **CTA**, incluyendo un procedimiento que minimice la permanencia de equipo de soporte en tierra por fuera de las áreas destinadas para el almacenamiento de dicho equipo (GSE).*
    - *Control de vehículos en el **Lado Aéreo**, incluyendo detalles sobre las reglas de tráfico aplicable, el método para otorgar permisos de conducción y los procedimientos para aplicar las multas pertinentes.*

- *Procedimientos para el abastecimiento de combustible de aeronaves y minimización de uso de carros cisterna en la **Plataforma** una vez entre en uso el sistema de hidrantes de combustible y redes de distribución.*

- *Inspección de las áreas de movimiento de aeronaves en el **Aeropuerto**.*
- *Procedimientos para lograr el movimiento seguro y eficiente de camiones en el Área de Consolidación de Carga y en las **Zonas de Transferencia de Carga**.*
- ***Mantenimiento del Área Concesionada**, incluyendo los procedimientos de inspecciones, intervalos y tiempos, lista de verificación, divulgación de resultados y mecanismos para asegurar la rápida corrección de condiciones inseguras, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice G (**"Especificaciones Técnicas de Mantenimiento"**).*
- *Prestación del Servicio de Extinción de Incendios según la categoría 10 de OACI.*
- *Coordinación con **SAR**, servicio que será prestado por Aerocivil.*
- *Manejo ambiental, según lo establecido en el Apéndice I (**"Especificaciones Técnicas de Medio Ambiente"**).*
- *Coordinación de las actividades desarrolladas por los operadores de aeronaves.*
- *Coordinación de las actividades desarrolladas por los prestadores de servicios en **Plataforma**.*
- *Coordinación.de las actividades desarrolladas por los **Tenedores de Espacios** y demás personas que presten servicios en el **Aeropuerto**. (...)".*

Respecto a la señalización del lado aéreo, se establece entre otros aspectos en el numeral 6.9.4 del apéndice F, que el concesionario tiene la obligación de:

> *"(...) Proporcionar y mantener disponible la señalización reglamentaria en el **Lado Aéreo** para facilitar el movimiento de vehículos y el movimiento y ubicación de aeronaves, de acuerdo con el Anexo 14 de **OACI** y con el Apéndice D (**"Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión"**). (...)".*

Ahora bien, es claro para todos que la operación de aeropuertos, es un proceso dinámico y complejo que necesita del concurso de los actores que confluyen en el aeropuerto, entre los que se destacan: Autoridad Aeronáutica, Gestores de contratos de concesión, Aerolíneas, concesionarios, interventorías, Autoridades civiles, militares, eclesiásticas y Entidades Gubernamentales del orden nacional y territorial; componentes esenciales para el engranaje de la operación aeronáutica y aeroportuaria.

Como quiera que la operación es dinámica, bien sea por la evolución de la flota de aeronaves de las diferentes aerolíneas que operan en el aeropuerto, así como, por el incremento del número de pasajeros, evolución en los sistemas tecnológicos (ALS, ILS, CAT 1 o 2 o 3, EMAS, GLIDE SLOPE, entre otros) sistemas imprescindibles para el aterrizaje y despegue de aeronaves en el aeropuerto internacional El Dorado, hacen que la operación del área de movimiento y maniobras del lado aéreo sea progresiva y en constante cambio, lo que genera que los operadores de aeropuertos requieran hacer ajustes en la señalización horizontal o vertical de las pistas o calles de rodaje, calles de salida rápida, calles de servicio, plataformas, para permitir el aparcamiento de las

aeronaves en las posiciones de atraque dispuestas para tal fin, o en los puntos de espera (spot, barras de parada, entre otros); todo lo anterior cumpliendo con las normas y estándares nacionales e internacionales, en su última versión.

Mediante otrosí No 20 al Contrato de Concesión se acordó lo correspondiente a las Obras Complementarias Etapa 1 del Aeropuerto Internacional El Dorado, en donde estaba incluida la ejecución del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", las cuales se debían realizar en el área denominada "JEAVE".

Por lo anterior, en el mismo otrosí se pactó la entrega del Ministerio de Defensa del área denominada "JEAVE" a la Aerocivil, posteriormente a la ANI y ésta a su vez a OPAIN, para que el Concesionario construyera las obras complementarias de Ampliación de la Plataforma Sur.

En virtud del citado otrosí, el 3 de octubre de 2016 se suscribió entre la ANI, la AEROCIVIL y OPAIN el "Acta de Entrega Área JEAVE", en donde se desarrollaría parte del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur"; acta que de conformidad con la Cláusula Décimo Sexta del Otrosí No. 20, hacía extensivas las obligaciones contractuales dispuestas en el Contrato de Concesión, apéndices y anexos, en consonancia con lo regulado en la mencionada Cláusula No. 2 del Contrato de Concesión.

Ahora bien, el 27 de abril de 2018 se suscribió entre la ANI, OPAIN y la Interventoría Técnica el Acta de Verificación del Subproyecto de la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".

Por otra parte, la Cláusula 54.1 del Contrato de Concesión contempla que entre los bienes objeto de la Concesión se encuentran las Obras Complementarias ejecutadas por el Concesionario.

En virtud de lo anterior se hace necesario incluir la Obra Complementaria denominada Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", la cual fue ejecutada en el área denominada "JEAVE".

Ahora bien, como quiera que el 22 de diciembre de 2017, la Aerocivil suscribió el contrato No. 17001590-H1 de 2017 para la adquisición, instalación, y puesta en servicio de sistemas de iluminación categoría III para la pista norte 13L-31R, del aeropuerto ElDorado, es necesario que OPAIN y la ANI precisen el alcance del concesionario en los subproyectos de la nivelación de la franja y RESAS de la pista norte del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Respecto a la renivelación de las cajas eléctricas franjas y resas, el "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0151-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-024857-2 del 12 de marzo de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20189610001171, que:

"(...) 1. La Interventoría Técnica ratifica que el AIU que debe reconocerse al Concesionario es de 28.10% para el Capex de las obras eléctricos para la categoría – CAT III de la pista norte del alcance fijado por la ANI al Concesionario Opain S.A.

2. El valor del consto directo del ítem 007 MENOR VALOR – ALCANCE CONTRACTUAL – RENIVELACIÓN DE CAJAS ELÉCTRICAS FRANJAS Y RESAS, corresponde a la suma de $ 73.735.080,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".

Posteriormente, la Interventoría Técnica mediante correo electrónico del 13 de marzo de 2018 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-025713-2 del 13 de marzo de 2018), dio alcance al oficio JFA-A&C-0151-18, aclarando que:

"(...)

1. *El AIU de 28.10% se aplica para el ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas"? **RESPUESTA:** Si.*
2. *Cuál es el desglose del AIU (porcentajes de administración, imprevistos y utilidad), del 28.10%? **RESPUESTA: A: 17.10%, I: 6.00% y U: 5.00%.***
3. *Cuál es el valor del IVA sobre utilidad indicando que porcentaje de IVA aplicó? **RESPUESTA:** IVA sobre utilidad del ítem 007 es: $ 589.881,00 y el IVA aplicado es del 16.00%*
4. *Y cuál es el valor total del ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas", incluido AIU e IVA sobre utilidad, (informando a pesos constantes de que mes y de que año) **RESPUESTA:** $ 95.044.519,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".*

Así las cosas, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios recomienda realizar la modificación contractual para permitir:

1) Manifestar que se entiende incluida en los Bienes de la Concesión la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".

2) Reconfigurar a cuenta y riesgo de OPAIN, la plataforma sur del Aeropuerto Internacional ElDorado, para efectos de lo cual, debe hacer extensibles y cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión No. 6000169OK de 2006, apéndices, normas y estándares nacionales e internacionales que apliquen.

   Si con ocasión de la reconfiguración de la plataforma sur, se hace necesario ejecutar actividades de ingeniería y arquitectura adicionales para permitir el flujo de las aeronaves y vehículos de asistencia, dichas obras deben hacer a cuenta y riesgo de OPAIN.

   Igualmente, se recomienda que las Partes acuerden una cláusula en el cuerpo del eventual otrosí que disponga que por efectos de reconfiguraciones de las plataformas del aeropuerto para optimizar su uso, se autorizará la (s) futura (s) reconfiguración (es) mediante acta para lo cual deberá contarse con el concepto de la Aerocivil y de la

interventoría respectiva, donde además, se consigne en el acta que el concesionario asume a su cuenta y riesgo todas las actividades necesarias por efectos de la (s) futura (s) reconfiguración (es).

3) Precisar el alcance de OPAIN en las obras que debe desarrollar en la pista norte, en especial, las denominadas "Nivelación de Franjas Pista Norte" y/o "RESAS", para efectos de lo cual se excluirán del alcance del contrato las actividades de nivelación de las cajas de inspección eléctricas y sistema eléctrico de balizamiento, por lo tanto OPAIN deberá hacer devolución de los recursos económicos indexados que no ejecutará, incluido AIU e IVA sobre utilidad. Así las cosas, se recomienda incorporar las reglas que permitan la correspondiente devolución del valor indicado por el Interventor Técnico en los oficios Nos. 2018-409-024857-2 y 2018-409-025713-2.

El eventual otrosí deberá contener las precisiones citadas renglones atrás.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA JURÍDICO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN.

La Gerencia de Gestión Contractual 2 se permite manifestar lo siguiente:

Entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, en adelante AEROCIVIL, y el Concesionario OPAIN se celebró el Contrato de Concesión No.6000169-OK el 12 de septiembre de 2006 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá D.C., en adelante el Contrato de Concesión.

El Contrato de Concesión fue subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura en adelante ANI, en cumplimiento de lo ordenado por el artículo segundo del Decreto Ley 4164 de 2011, proceso que inició con la Resolución No.7072 de 18 de diciembre de 2013, y culminó con la firma por los representantes legales de la AEROCIVIL y la ANI del Acta de Entrega y Recibo a favor de la ANI del Contrato de Concesión el 27 de diciembre de 2013.

El anterior contrato, al referirse a la modificación del mismo, dispuso en su cláusula 90 que *"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[1] en los términos de la cláusula 69[2] del Contrato" (Negrilla Subrayada fuera de texto).*

[1] Se debe tener en cuenta que el Contrato de Concesión 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 No.7072 de 18 de diciembre de 2013, y culminó con la firma por los representantes legales de la AEROCIVIL y la ANI del Acta de Entrega y Recibo a favor de la ANI del Contrato de Concesión No.6000169OK, el 27 de diciembre de 2013, por lo tanto, cuando el Contrato de Concesión haga referencia a la "Aeronáutica" debe entenderse como "Agencia Nacional de Infraestructura".

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 el respectivo aval 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.

En cuanto al fondo del asunto, debemos señalar que, en aras de garantizar una eficacia en la gestión contractual, el otrosí propuesto aborda cuatro puntos a saber, el primero referente a la incorporación de la obra complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur" la cual se ejecutó en el área de la JEAVE, el segundo referente a la reconfiguración de una zonas de parqueo, el tercero busca aclarar una imprecisión técnica en la que se incurrió en la cláusula quinta del otrosí no. 20 al contrato de concesión y finalmente, se busca regular mediante la eliminación de unas obligaciones a cargo del concesionario, el tema referente al sistema de iluminación CAT III.
Siendo, así las cosas, debemos indicar: En cuanto al punto primero y segundo (Obra complementaria y reconfiguración), atendiendo que las consideraciones que recaen sobre la modificación contractual son eminentemente TÉCNICAS, amparados en los considerandos del área competente y lo esbozado por la Interventoría Técnica del proyecto, es posible que se suscriba la modificación contractual propuesta. Lo anterior, teniendo en cuenta la necesidad de precisar que como resultado del acta de entrega suscrita entre OPAIN-ANI-AEROCIVIL el 03 de octubre de 2016, la cual de conformidad con la Cláusula Décimo Sexta del Otrosí No. 20 hacía extensivas las obligaciones contractuales dispuestas en el Contrato de Concesión, apéndices y anexos, OPAIN construyó el subproyecto "Ampliación Plataforma Sur" en el área de la JEAVE, la cual en virtud de lo previsto en la cláusula 54.1 del contrato de concesión, debe agregarse a los bienes de la concesión, es decir , se debe modificar el Apéndice A toda vez que solo hasta el 27 de abril de 2018, dicha obra fue verificada por el concesionario, la ANI y la Interventoría Técnica; y dar alcance

[2] Si bien en el Contrato de Concesión se señala que sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 69, existe un error en la redacción, toda vez que, la Cláusula que se refiere a la Modificación Unilateral es la 70 y no la 69, al respecto sobre la Modificación Unilateral se dispone: *"CLAUSULA 70 MODIFICACIÓN UNILATERAL: Si durante la Etapa Previa o la Etapa de Modernización y expansión fuere necesario introducir variaciones en el contrato para evitar la paralización o la afectación grave del servicio, y previamente las partes no llegaran al acuerdo respectivo, Aerocivil, mediante acto administrativo motivado la modificara mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. (...)"*

a la demarcación de las zonas de parqueo de aeronaves con fundamento a las categorías de las mismas y las necesidades del proyecto[3].

En cuanto a la reconfiguración de la zona de parqueo, podemos indicar que es posible eximir al Concesionario de la obligación establecida en el Apéndice D (numeral 9.2) de suministrar el servicio de abastecimiento de combustible mediante red de hidrantes a las posiciones remotas código C o superior, únicamente a las posiciones aprobadas por la AEROCIVIL en la comunicación No. 1070.092.-5-2017025217 y en su defecto se atenderá la operación de abastecimiento de combustible en dichas Posiciones mediante vehículos carro-tanques que llevan consigo los elementos necesarios para controlar su presión, calidad y cantidad (Refuelers). Lo anterior, teniendo en cuenta que dicha obligación no se encontraba incluida dentro de la nueva zona demarcada sino que por efecto de evolución en las categorías de aeronaves que actualmente se utilizan dentro del espacio del Aeropuerto Internacional el Dorado se hace necesario reconfigurar las zonas para ampliar los espacios para parquear aeronaves de mayor dimensión.

Ahora bien, en cuanto a la necesidad de aclarar la cláusula quinta del otrosí no. 20 se verifica que la misma inicialmente se encuentra redactada: *"(...) El cien por ciento (100%) de los ingresos regulados y no regulados generados por la operación de la Etapa 1 de las Obras Complementarias **serán de propiedad de la ANI** (...)"*.

Lo anterior genera una imprecisión jurídica debido a que la naturaleza de los recursos corresponden a la ANI en calidad de "beneficiario" y no de "propietario", tal y como quedó en el texto del otrosí mencionado.
Así las cosas, es viable que las partes de común acuerdo sustituyan la palabra "propiedad" y en su lugar se reseñe "beneficiario".

Finalmente, debemos señalar que las Partes establecieron en la Cláusula Primera del Otrosí No. 21 **como condición** para la realización de las "SUPERFICIES DE PROTECCIÓN ANTIEROSIÓN POR CHORRO DE TURBINA EN CABECERA PISTA NORTE FASE II", "RESAS PISTA NORTE", Y "NIVELACIÓN DE FRANJAS PISTA NORTE", la necesidad de que se cumplieran entre otras las siguientes condiciones:

> *"(...) **1.** Entrega por parte de la ANI de los diseños de detalle definitivos de las intervenciones eléctricas para el sistema CAT III debidamente aprobados y definición del alcance de las mismas a cargo de OPAIN...*

[3] Al respecto de la demarcación, debemos tener en cuenta que con base en la autorización de la AEROCIVIL, y con el propósito de optimizar el área disponible de la plataforma del muelle sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, y hacer más efectivos los procesos relacionados con la operación de las aeronaves en el Aeropuerto, es necesario que OPAIN a su cuenta y riesgo reconfigure la señalización horizontal de la plataforma del costado sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, por lo que es imperante hacer las correspondientes modificaciones al Apéndice D modificado por el otrosí No. 7.

3. Definición y acuerdo entre las partes del valor y el cronograma de ejecución de las Intervenciones eléctricas para el sistema CAT III...

6. Ejecución por parte de la Aerocivil de las actuaciones eléctricas necesarias conforme lo dispuesto en el Laudo del 4 de octubre de 2012, el cual define las condiciones de inicio de las obras en la RESA occidental y franjas de Pista Norte. (...)".

Quiere decir lo anterior, que las condiciones pactadas se encontraban supeditadas al hecho de que el concesionario sería el responsable de definir y ejecutar las obras del sistema de Iluminación CAT III dentro de las pistas. No obstante lo anterior, teniendo en cuenta que a la fecha dicha contratación fue realizada por la Aeronáutica Civil mediante Contrato de Suministro No. 17001590-H1 de 2017 suscrito el 22 de diciembre de 2017 en el que se contrató la adquisición, instalación, y puesta en servicio de sistemas de iluminación categoría III para la pista norte 13I-31R, del aeropuerto ElDorado, claramente desaparecen los fundamentos de hecho que sustentaban las obligaciones del Concesionario OPAIN. Por lo anterior, se hace necesario formalizar y legalizar los alcances obligacionales que se eliminaron con ocasión a la contratación de la autoridad aeronáutica

En Conclusión, a juicio de la Gerencia de Gestión Contractual 2, es viable la suscripción del otrosí propuesto.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE RIESGOS PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. Marco del análisis

Con base en lo dispuesto en el documento CONPES 3107 de 2001, documento que estableció las políticas del manejo del riesgo en proyectos con participación privada, a continuación se presentan las observaciones relacionadas con la modificación contractual que se revisa, detallando que la misma está relacionada con los siguientes temas:

i) La reconfiguración desde el punto de vista operativo de las plataformas que opera el Concesionario.
ii) La inclusión de la Obra correspondiente a la "Ampliación Plataforma Sur", pactada dentro de las Obras Complementarias Etapa I según Otrosí 20 al Contrato, dentro del Contrato de Concesión.
iii) La aclaración de la cláusula 5 del Otrosí No. 20.
iv) La aclaración del alcance para OPAIN de las actividades relacionadas con la nivelación de las franjas pista norte debido a la ejecución por parte de AEROCIVIL de las obras necesarias para la implementación del sistema CAT III.

Se presenta a continuación el concepto hecho por el GIT Riesgos de la VPRE.

2. Antecedentes

Reconfiguración de posiciones

• Como se informa en los considerandos técnicos del presente documento, el Concesionario atendiendo su obligación de coordinar los temas de operación del Aeropuerto con la autoridad respectiva, en este caso la AEROCIVIL, adelantó mesas de trabajo en el mes de junio de 2017 con el Grupo de Inspección de Aeropuertos. En estas reuniones se hicieron solicitudes a OPAIN relacionadas con la optimización del área disponible de la plataforma.

• OPAIN mediante la comunicación No. 20173000054681, radicada en la AEROCIVIL con el No. 2017052449 del 4 de julio de 2017, presentó el "Diseño de detalle de reconfiguración de Plataforma T1 + T2 ADOSADA (Costado Sur)" en respuesta a la revisión realizada en las mencionadas mesas de trabajo con la AEROCIVIL. Con este diseño **se pasa de 10 posiciones tipo B a 7 posiciones tipo C**, labor que se realiza mediante la distribución del área mediante demarcación sobre el área de plataforma ya construida no requiriéndose actividades constructivas adicionales.

• La AEROCIVIL mediante comunicación No. 1070.092.-5-2017025217, radicada en OPAIN con No 20171100423642 el 24 de julio de 2017, respondió a la solicitud del concesionario de optimización de reconfiguración de la plataforma T1+T2 Adosada, conceptuando favorablemente sobre la misma, al establecer que el diseño de detalle presentado cumple con la reglamentación respectiva

• La interventoría Operativa con el oficio No. IO-093-ANI-17 radicada en la ANI con el consecutivo 2017-409-136924-2 del 22 de diciembre de 2017 con respecto a la reconfiguración de la plataforma sur manifestó respecto a la reconfiguración de posiciones propuesta que: *"Por lo anterior esta interventoría considera que la reconfiguración de la plataforma sur del aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" es necesaria para el mejoramiento de la operación, debido entre otros aspectos a que se incrementaran algunas posiciones aprovechando el espacio existente y se mejorara la operación de aeronaves tipo C."*
Incorporación de la obra complementaria "Ampliación Plataforma Sur" al proyecto.

• El Otrosí 20 al contrato, de septiembre de 2016, incluyó la obligación para el Concesionario de ejecutar las obras complementarias que se listan en dicho documento. Dentro de las mismas se encuentra la "Ampliación de la Plataforma Sur".

• El área "JEAVE" fue entregada por el Ministerio de Defensa a la AEROCIVIL en octubre de 2016 y según se describe en apartes del presente EOC, mediante Acta del 3 de octubre de

2016 suscrita entre AEROCIVIL, ANI y OPAIN el área fue entregada al Concesionario incluyéndola en el proyecto para el desarrollo de sus actividades relacionadas con la construcción de la plataforma sur.

• El 27 de abril de 2018 se suscribió entre la ANI, OPAIN y la Interventoría Técnica el Acta de Verificación del Subproyecto de la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".

Aclaración de la Cláusula 5 del Otrosí No. 20.

• Mediante el Otrosí 20 al contrato se incluyó la ejecución de las Obras Complementarias Etapa 1, definiendo su alcance, su costo y la forma de pago que se emplearía para reconocer

• El Otrosí 20 al contrato, de septiembre de 2016, incluyó en su Cláusula quinta la decisión de las partes relacionada con que los ingresos regulados y no regulados generados por la puesta en operación de las obras complementarias pactadas en dicho Otrosí, estén a disposición de la ANI.

• La Cláusula sexta del Otrosí 20, define que una de las posibles fuentes de pago hacía OPAIN por la ejecución de las Obras complementarias son los ingresos por motivo de operación de las mismas.

• Los recursos percibidos por la operación de las obras complementarias son a favor de la Agencia y no hacen parte del activo de la entidad, así mismo deben mantenerse disponibles en Patrimonio Autónomo del proyecto para lo que la Agencia requiera en el marco del contrato de concesión, en este caso particular como posible fuente de pago de las mencionadas obras complementarias.

Aclaración del alcance en la nivelación de las franjas pista norte.

• El Contrato de concesión establece para el Concesionario en el Apéndice D, la obligación de ejecutar la nivelación de las franjas de la pista norte. En este aspecto se aclaró con base en el Laudo Arbitral del año 2012 que esta actividad incluye la nivelación de las cajas del sistema eléctrico existentes en estas zonas.

• Inicialmente y atendiendo la necesidad de adelantar actividades acordes a la modernización del sistema de iluminación de pista se pactó en la Cláusula primera del Otrosí 21 un condicionamiento para revisar una eventual intervención de las actividades de instalación del sistema CAT III por OPAIN.

• Mediante comunicación de entrada ANI 2017-409-121703-2 del 15 de noviembre de 2017, la AEROCIVIL manifestó la intención de realizar por su cuenta el proyecto de iluminación de categoría III (CAT III) para la pista norte.

• OPAIN con la comunicación No. 20179500104191 del 23 de enero de 2018, radicada en la ANI con el No. 2018-409-006872-2 del 24 de enero de 2018, solicitó la modificación del Otrosí No. 21 al Contrato de Concesión teniendo en cuenta que la Aerocivil adelantará la implementación del sistema CAT III por su cuenta.

3. Marco Contractual

Reconfiguración de posiciones

• El objeto del Contrato de Concesión 6000169OK de 2006 se define en la Cláusula segunda del mismo como 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, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada del Aeropuerto El dorado de la ciudad de Bogotá D.C., bajo el control y vigilancia de Aerocivil."* (Subrayado fuera de texto).

• En el literal n) de la Cláusula 10 del contrato, se establece como obligación del Concesionario la realización, por su propia cuenta y riesgo, de la Operación del Área Concesionada, operación que debe realizar atendiendo las Especificaciones Técnicas y las normas legales y reglamentarias respectivas.

Incorporación de la obra complementaria "Ampliación Plataforma Sur" al proyecto.

• El Otrosí 20 al Contrato de Concesión 6000169OK de 2006, estableció en el Parágrafo Segundo de su Cláusula Decima Sexta que una vez el Ministerio de Defensa devolviera a la AEROCIVIL el área denominada JEAVE, la AEROCIVIL, la ANI y OPAIN suscribirían un acta de entrega de dicha área al Concesionario, situación que se dio el 3 de octubre de 2016.

• Como se describe en los numerales 29, 30, 31 y 32 de los considerandos del Otrosí 20 al contrato, el área denominada JEAVE era requerida para la ejecución del ítem "Plataforma Sur". El área "JEAVE" se encontraba en comodato a favor del Ministerio de Defensa, por lo que la Aerocivil solicitó al Ministerio en febrero de 2016 la devolución de esta área a fin de entregarla a OPAIN para la ejecución de las obras complementarias.

• En el Contrato 6000169 OK de 2006, se define en la Cláusula 54.1 que dentro de los bienes objeto de la Concesión se encuentran las Obras Complementarias acometidas por el por el Concesionario.

Aclaración Cláusula 5 del Otrosí No. 20.

- La Cláusula 34 del Contrato de Concesión 6000169OK de 2006 define de forma clara que las obras complementarias son obras solicitadas por la entidad concedente por fuera del alcance básico del contrato, y por lo mismo deben ser pagadas al Concesionario.

- En el Otrosí No. 20 se incluyó la obligación para el Concesionario de ejecutar las obras complementarias Etapa 1, en este documento se estableció en su cláusula 5 que los recursos obtenidos de ingresos tanto regulados como no regulados por la operación de las obras complementarias son de propiedad de la Agencia. Así mismo en la Cláusula 6 del Otrosí 20 se establece que los recursos que ingresan por la operación de las obras complementarias se emplean como una de las fuentes de pago hacía el Concesionario por la ejecución de tales obras.

Aclaración del alcance en la nivelación de las franjas pista norte.

- El Contrato de Concesión en su apéndice D numeral 10.1.1. establece como obligación del concesionario el cumplimiento de las especificaciones técnicas relacionadas con la nivelación de las franjas y resas de la Pista Norte.

- El laudo arbitral del año 2012 concluyó en el numeral 2.4.3 "cajas de inspección" que: *"(...) A este respecto observa el Tribunal que el Apéndice D del Contrato sólo había contemplado la nivelación de las cajas. (...)"* (Subrayado fuera de texto)

- La Cláusula primera del Otrosí No. 21 estableció una serie de condicionamientos que eran necesarios para la intervención de las actividades del Subproyecto 8A, específicamente "NIVELACIÓN DE FRANJAS PISTA NORTE"

"(...) 1. Entrega por parte de la ANI de los diseños de detalle definitivos de las intervenciones eléctricas para el sistema CAT III debidamente aprobados y definición del alcance de los mismos a cargo de OPAIN...

3. Definición y acuerdo entre las partes del valor y el cronograma de ejecución de las intervenciones eléctricas para el sistema CAT III...

Ejecución por parte de la Aerocivil de las actuaciones eléctricas necesarias conforme lo dispuesto en el Laudo del 4 de octubre de 2012, el cual define las condiciones de inicio de las obras en la RESA occidental y franjas de Pista Norte. (...)"

4. Revisión

i) La modificación de las posiciones de parqueo que se pretende formalizar con el ajuste contractual, corresponde a una actividad propia del Concesionario quien, como administrador y operador de la infraestructura, debe propender por la optimización de los procedimientos para la operación, dentro de los cuales se encuentra en este caso la reconfiguración de las posiciones de parqueo atendiendo las necesidades reales que se presentan actualmente en la operación del aeropuerto. Esta actuación se constituye en una medida de gestión del riesgo operativo que tiene a su cargo el Concesionario.

Así mismo, como se menciona en los antecedentes del tema, la reconfiguración de posiciones al ser una medida que impacta las condiciones de operación, la misma fue debidamente trabajada, debidamente revisada y avalada por la AEROCIVIL como autoridad en la materia.

ii) En cuanto a la modificación para incluir la obra "Ampliación Plataforma Sur" dentro del proyecto, se considera que la misma es una consecuencia lógica de la intervención adelantada por el Concesionario al desarrollar las actividades encomendadas en el Otrosí 20 al Contrato, relacionadas con la Obras Complementarias Etapa I del proyecto.

iii) La aclaración de la Cláusula 5 del Otrosí 20, en cuanto a cambiar la palabra "propiedad" por "beneficiaria" refiriéndose a los recursos que son a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura por concepto de los ingresos obtenidos por la operación de las obras complementarias, recursos que al ser generados por el desarrollo del contrato pueden, como lo manifiesta el concepto jurídico y financiero, y son efectivamente reinvertidos en el mismo proyecto, de forma específica como fuente de pago por las obras complementarias, según lo acordado entre las partes en la Cláusula sexta del Otrosí 20.

iv) La solicitud de ajuste de la Cláusula primera del Otrosí 21 es consecuencia de que la AEROCIVIL dentro de su potestad como autoridad en materia aeronáutica decidiera adelantar las actividades de implementación del sistema CAT III por su cuenta, lo que ocasiona que las condiciones pactadas en la Cláusula primera del Otrosí 21 que preveían una posible implementación del sistema por parte de OPAIN quedaran sin efecto.
Al ser una actividad por fuera del alcance contractual y debido a que no se materializó su inclusión en el alcance del contrato de Concesión, no hay lugar a reclamaciones por la no realización de esta actividad.

Adicionalmente la ejecución de la actividad por parte de la AEROCIVIL impide a OPAIN ejecutar lo que es de su competencia, es decir la nivelación de las cajas en las zonas de las franjas pista norte, por lo que el área técnica procedió con soporte en la comunicación de la

Interventoría Técnica, en oficios Nos. 2018-409-024857-2 del 12 de marzo de 2018, 2018-409-025713-2 del 13 de marzo de 2018, y la comunicación del Concesionario No. 2018-409-021083-2 a fijar el valor de estas obras que deja de hacer el Concesionario en $73.735.080 los cuales deben ser reintegrados de la forma que establece en su concepto el área financiera.

Conclusión

i) La modificación propuesta de reconfiguración de posiciones es viable dado que se realiza dentro de las obligaciones propias del Concesionario de administrar y operar a su cuenta y riesgo la infraestructura aeroportuaria, y en todo caso atiende las revisiones conjuntas hechas con la AEROCIVIL contando con concepto favorable de esta entidad como autoridad en la materia.

ii) La inclusión de la obra "Ampliación Plataforma Sur" se considera viable dado que corresponde a una acción validada por el Acta de recibo de dicha obra, suscrita el 27 de abril pasado, ratificando la ejecución de esta actividad componente de la Obras Complementarias que empleo el área JEAVE como parte de las zonas donde se desarrolló este hito. Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo a la asunción hecha por el Concesionario de atender todas y cada una de las obligaciones establecidas en el Contrato para las áreas concesionadas, al ejecutar las obras objeto del contrato, se infiere que bajo tales condiciones no se modifica la asignación de riesgos contractualmente establecida.

iii) La aclaración de la Cláusula 5 del Otrosí 20 se considera viable en cuanto es un ajuste que no altera de ninguna forma lo pactado en dicha modificación contractual y al contrario mantiene la consistencia de las diferentes disposiciones pactadas en el Otrosí, en especial la relacionada con las fuentes de financiación de las Obras complementarias.

iv) La aclaración del alcance del Concesionario respecto a las obligaciones del Subproyecto 8A, "Nivelación Franjas Pista Norte" es viable teniendo en cuenta que la modificación formaliza un hecho conocido por todas las partes intervinientes en el desarrollo del Contrato (OPAIN, ANI, Interventoría, Aerocivil) que es la imposibilidad por parte del Concesionario de ejecutar la renivelación de las cajas dentro del alcance del subproyecto mencionado por ser una actividad que adelantará Aerocivil dentro de su contrato para la implementación del sistema CAT III, ajuste que no genera beneficio para el Concesionario . Esta formalización permitirá que el Interventor excluya de su listado de actividades a revisar la renivelación de tales cajas. En cuanto al reintegro de los recursos debe observarse lo indicado por el área financiera de forma que los valores sean indexados al momento de pactarse la modificación contractual y sean consignados a la ANI en la Subcuenta del Patrimonio Autónomo denominada "Subcuenta de Excedentes".

Teniendo en cuenta los conceptos técnico, jurídico y financiero, se estima que esta modificación no genera modificación en el esquema de riesgos del contrato y no pacta obligaciones contingentes a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA FINANCIERO PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

La Gerencia GIT Financiera 2 manifiesta lo siguiente:

Es claro que las condiciones operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado han venido cambiando a lo largo del tiempo, máxime con la ampliación de las plataformas norte y sur, que permiten generar mayores posiciones de parqueo de las aeronaves y por ende, una adecuación de las zonas o reconfiguración de las posiciones en plataforma, las cuales ya tienen el aval de la Autoridad Aeronáutica.

Mediante el Otrosí 20 del contrato de concesión, OPAIN se obligó a suscribir un acta tripartita con la ANI y la AEROCIVIL, con el fin de recibir del área denominada "JEAVE". En ese sentido, el citado otrosí también previó el pago de los costos operacionales y de mantenimiento en los que debía incurrir OPAIN por la totalidad de la plataforma sur (incluido el área denominada "JEAVE") por lo que consideramos que financieramente no tiene un efecto adicional esta inclusión de la obra a los bienes de la concesión.

De igual manera, es pertinente que OPAIN consigne en la Subcuenta de Excedentes por concepto de la nivelación de las cajas de inspección de las redes eléctricas localizadas en las franjas de la pista norte, la suma de $ 95.044.519,00[4] a precios constantes de abril de 2016, indicada en el correo electrónico del 13 de marzo de 2018 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-025713-2 del 13 de marzo de 2018), por la Interventoría "Consorcio JFA-A&C", valor que debe ser indexado a la fecha de pago conforme a la siguiente formula:

$$VAn = VEs(0) * \frac{IPCn}{IPCO}$$

Donde,

VAn	Valor de las Cajas de Inspección de las redes eléctricas en pesos del mes "n"
$VEs(0)$	Valor de las Cajas de Inspección de las redes eléctricas en pesos del mes "0" equivalente a $ 95.044.519 pesos de constantes de abril de 2016.
$IPCn$	Índice de Precios al Consumidor del mes calendario anterior al mes "n"
$IPCO$	Índice de Precios al Consumidor del mes calendario del mes anterior al mes "0", es decir, marzo de 2016.

[4] Este valor incluye AIU e IVA sobre utilidad

n	Mes en el cual se realiza la consignación del valor actualizado de VA_n

Para efectos de lo anterior, OPAIN deberá consignar a la ANI en la Subcuenta del Patrimonio Autónomo denominada "Subcuenta de Excedentes" la suma resultante de la formula anterior debidamente indexada, en un plazo máximo de diez (10) días hábiles siguientes a la firma del eventual otrosí.

Así mismo, consideramos conveniente aclarar la cláusula quinta del otrosí no. 20 por cuanto los recursos generados por los ingresos provenientes de los ingresos regulados y no regulados de las obras complementarias deben ser consignadas en la Subcuenta de Obras complementarias para continuar fondeando los pagos de capex y opex de las mismas, generando la actual redacción una imprecisión jurídica debido a que la naturaleza de los recursos corresponden a la ANI en calidad de "beneficiario" y no de "propietario". Por lo que se requiere que las partes de común acuerdo sustituyan la palabra "propiedad" y en su lugar se reseñe "beneficiario".

Por lo anterior, la Gerencia Financiera 2 no ve objeción en realizar las respectivas modificaciones contractuales a fin de incorporar la obra "Ampliación Plataforma Sur" dentro de los bienes de la Concesión, la reconfiguración de posiciones de parqueo en algunos sitios nuevos del aeropuerto, sustituir la palabra "propiedad" y en su lugar se reseñe "beneficiario" de la cláusula 5 del otrosí 20, y formalizar y legalizar los alcances obligacionales que se eliminaron con ocasión a la contratación de la autoridad aeronáutica relacionado con las obras del sistema de iluminación CAT III dentro de la pista norte 13I-31R, como lo describen al principio de este estudio de oportunidad y conveniencia.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE AMBIENTAL PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN.

Las obligaciones ambientales del contrato no se modifican con el presente documento, por lo cual el Concesionario OPAIN deberá realizar ante la ANLA la actualización de su área concesionada, de manera que la responsabilidad ambiental de la misma quede dentro de su licencia ambiental, la cual reposa en el LAM 4566, y cumplir con las disposiciones que la Autoridad Ambiental expida al respecto.

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA INTERVENTORÍA OPERATIVA PARA MODIFICAR EL CONTRATO DE CONCESIÓN

La interventoría Operativa y de Mantenimiento "COA" mediante la comunicación No. IO-088-ANI-17 radicada en la ANI bajo el número 2017-409-133734-2 del 15 de diciembre de 2017 se pronunció en los siguientes términos:

> *"(...).OPAIN informa que las aerolíneas SATENA e EASYFLY son las únicas empresas de aviación comercial regular que operan aeronaves Categoría B en el Aeropuerto. SATENA está operando en la plataforma de CATAM, por su parte EASYFLY en las posiciones remotas frente al espigón sur y en carga".*
>
> *RESPUESTA*
> *La aerolínea SATENA cuenta con cuatro (4) ATR 42-500, tres (3) ATR 42-600, dos (2) EMBRAER ERJ 145; UN (1) EMBRAER ERJ-170-100 SL y dos (2) HARBIN Y-12E.*
> *La aerolínea EASYFLY tiene aeronaves ATR 42-600, sumando una flota dè 16 aviones con capacidad para 42 pasajeros.*
>
> *"2. OPAIN indica que en la actualidad en las plataformas concesionadas por el Contrato de Concesión, las aeronaves Categoría B que están realizando vuelos de aviación comercial regular en el Aeropuerto son: el Embraer 145 (E145) y Jetstream 41 (JS41), y que su operación correspondió cerca del 2% del total de aeronaves, porcentaje que se dio en el periodo comprendido entre los meses de Enero y Junio de 2017".*
>
> *RESPUESTA*
> *Con relación a esta información se puede afirmar que el porcentaje de operación si esta por el orden del 2%, con respecto a la categoría o tipo de aeronaves B agregando que también se opera el ATR 42.*
>
> *"3. OPAIN manifiesta que actualmente las aeronaves Categoría D que están realizando vuelos de aviación comercial regular en el Aeropuerto; de transporte de pasajeros, son tipo Boeing 757 (B757), Boeing 767 (B767) y Tupolev 204 (T204); y que en el periodo comprendido entre los meses de Enero y Junio de 2017, su operación correspondió a cerca del 1%, del total de las aeronaves, que realizan este tipo de vuelos en las plataformas concesionadas a OPAIN".*
>
> *RESPUESTA*
>
> *Es correcto afirma también que de acuerdo a la información suministrado por OPAIN S.A. en el Aeropuerto se opera aproximadamente con el 1% de aeronaves tipo D aunque la tendencia es a crecer. (...)".*

Así mismo, la citada interventoría Operativa con el oficio No. IO-093-ANI-17 radicada en la ANI con el consecutivo 2017-409-136924-2 del 22 de diciembre de 2017 con respecto a la reconfiguración de la plataforma sur, indicó que:

> *"(...) En la plataforma de pasajeros PAX SUR, del aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" se hace necesario para el concesionario adelantar una reconfiguración de las posiciones de estacionamiento de aeronaves tipo C, con el fin de atender las demandas de la*

operación y afrontar los retos operacionales que enfrentara la Terminal 1 con el traslado del 100% del movimiento de la aerolínea Avianca, optimizando de esta forma la operatividad del aeropuerto y garantizando una maniobra más fluida.

Por lo anterior esta Interventoría considera que la reconfiguración de la plataforma sur del aeropuerto Internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" es necesaria para el mejoramiento de la operación, debido entre otros aspectos a que se incrementaran algunas posiciones aprovechando el espacio existente y se mejorara la operación de aeronaves tipo C.

Con respecto a la demarcación como tal se debe cumplir con todo lo requerido en la parte décimo cuarta del Reglamento Aeronáutico Colombiano y esta la hará el concesionario por su cuenta y riesgo. (...)."

VERIFICACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA INTERVENTORÍA TÉCNICA RELACIONADO CON LA NIVELACIÓN DE LAS CAJAS DE INSPECCIÓN ELÉCTRICAS Y SISTEMA ELÉCTRICO DE BALIZAMIENTO

El "Consorcio JFA-A&C", mediante el oficio JFA-A&C-0151-18, radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-024857-2 del 12 de marzo de 2018, conceptuó en relación al oficio de OPAIN No. 20189610001171, que:

"(...) 1. La Interventoría Técnica ratifica que el AIU que debe reconocerse al Concesionario es de 28.10% para el Capex de las obras eléctricas para la categoría – CAT III de la pista norte del alcance fijado por la ANI al Concesionario Opain S.A.

2. El valor del consto directo del ítem 007 MENOR VALOR – ALCANCE CONTRACTUAL – RENIVELACIÓN DE CAJAS ELÉCTRICAS FRANJAS Y RESAS, corresponde a la suma de $ 73.735.080,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".

Posteriormente, la Interventoría Técnica mediante correo electrónico del 13 de marzo de 2018 (radicado en la ANI bajo el No. 2018-409-025713-2 dio alcance al oficio JFA-A&C-0151-18, aclarando que:

"(...)

1. *El AIU de 28.10% se aplica para el ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas"? **RESPUESTA:** Si.*
2. *Cuál es el desglose del AIU (porcentajes de administración, imprevistos y utilidad), del 28.10%? **RESPUESTA:** A: 17.10%, I: 6.00% y U: 5.00%.*
3. *Cuál es el valor del IVA sobre utilidad indicando que porcentaje de IVA aplicó? **RESPUESTA:** IVA sobre utilidad del ítem 007 es: $ 589.881,00 y el IVA aplicado es del 16.00%*
4. *Y cuál es el valor total del ítem 007 "Menor valor – alcance contractual – renivelación de cajas eléctricas franjas y resas", incluido AIU e IVA sobre utilidad, (informando a pesos constantes de que mes y de que año) **RESPUESTA:** $ 95.044.519,00 a precios constantes de abril de 2016. (...)".*

4. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Teniendo en cuenta que: i) el 30 de agosto de 2016 se suscribió el Otrosí No. 20 al Contrato de Concesión, para las Obras Complementarias del Aeropuerto, en donde estaba incluida la ejecución del Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", las cuales se debían realizar en el área denominada "JEAVE", ii) el mismo otrosí se pactó la entrega del Ministerio de Defensa del área denominada "JEAVE" a la Aerocivil, posteriormente a la ANI y ésta a su vez a OPAIN, para que el Concesionario construyera las obras complementarias de Ampliación de la Plataforma Sur, y iii) el 27 de abril de 2018 se suscribió entre la ANI, OPAIN y la Interventoría Técnica el Acta de Verificación del Subproyecto de la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur"; por lo cual es necesario que en el eventual otrosí se incluya la Obra Complementaria denominada Subproyecto "Ampliación Plataforma Sur", entre los bienes objeto de la Concesión.
Por otra parte, con base en la autorización de la AEROCIVIL, y con el propósito de optimizar el área disponible de la plataforma del muelle sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, y hacer más efectivos los procesos relacionados con la operación de las aeronaves en el Aeropuerto, es necesario que OPAIN a su cuenta y riesgo reconfigure la señalización horizontal de la plataforma del costado sur de la Terminal T1 + T2 ADOSADA, por lo que es imperante hacer las correspondientes modificaciones al Apéndice D modificado por el otrosí No. 7 y precisar el alcance de las mismas.

Como quiera que la Aerocivil instalará y pondrá en servicio el sistema de iluminación categoría III para la pista norte 13I-31R, del aeropuerto ElDorado y con base en la solicitud de OPAIN de modificar del Otrosí No. 21 al Contrato de Concesión suscrito No. 6000169OK de 2006, se hace necesario que OPAIN y la ANI precisen el alcance de las obras a cargo de OPAIN denominadas "Nivelación de Franjas Pista Norte" y/o "RESAS" excluyendo la obligación para OPAIN de la nivelación de las cajas de inspección eléctricas y sistema eléctrico de balizamiento.

Por error de redacción de la cláusula quinta del otrosí No. 20 surge la necesidad de modificar la palabra "propietario" por "beneficiario"

5. OBJETO, ESPECIFICACIONES E IDENTIFICACIÓN DEL OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN.

5.1 OBJETO:
Modificar el Contrato de Concesión No. 6000169-OK-2006.

5.2 ALCANCE DEL OBJETO:

- Manifestar que se entiende incluida en los Bienes de la Concesión la Obra Complementaria denominada "Ampliación Plataforma Sur".
- Modificar algunos numerales del apéndice D (modificado) por el otrosí No. 7 al Contrato de Concesión.
- Precisar el alcance de OPAIN con relación a las obras "Nivelación de Franjas de Seguridad" y/o "RESAS", mediante la exclusión de las cajas de inspección eléctricas y sistema eléctrico de balizamiento.
- Aclarar la redacción del a cláusula quinta del otrosí 20 por cuanto surge la necesidad de modificar la palabra "propietario" por "beneficiario"

6. IDENTIFICACIÓN DEL MODIFICATORIO AL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Otrosí No. 28 al Contrato de Concesión No. 6000169-OK-2006.

7. ANÁLISIS DEL VALOR ESTIMADO DE LAS OBRAS

7.1.1 **RUBRO PRESUPUESTAL:** No Aplica

7.1.2 **FORMA DE PAGO:** No aplica.

7.2. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO:

En virtud del Contrato de Concesión No. 6000169 OK de 2006, OPAIN tiene la obligación de operar, administrar, mantener, explotar, aquellas zonas que sean objeto de reconfiguraciones operativas y que están dentro del área entregada a OPAIN, en el marco del citado contrato de concesión, le serán extensibles a cuenta y riesgo del concesionario todas las obligaciones dispuestas en el contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 y apéndices. Lo anterior cumpliendo las normas y estándares nacionales e internacionales en su última versión que apliquen para tal fin.

8. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS

De acuerdo con los antecedentes y actividades realizadas por las dependencias encargadas de la supervisión y seguimiento del contrato de concesión, así como el Grupo Interno de Trabajo, y según el alcance de las actividades establecidas en el presente documento, se estima que no se genera ningún cambio en el esquema de asignación de riesgos del Contrato de Concesión ni se pactan obligaciones contingentes sobre las modificaciones revisadas.

9. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento a las reconfiguraciones operativas y que están dentro del área entregada a OPAIN, deben estar a cargo de las tres interventorías en lo de su competencia y en el momento que corresponda.

Cordialmente,

LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)

Elaboró

Componente Técnico:

Bladimir Alberto Castilla Nieto
Experto 8

Pablo Andrés Romero Rivera
Experto 7

Mario Nicolás Cortés Gutiérrez
Apoyo supervisión

Componente Jurídico:

Jorge Iván Mogollón Monterrosa
Abogado Gestión Contractual 2

María Fernanda Esteban Sendoya
Abogada Gestión Contractual 2

Componente riesgos:

Heriberto Amado Mateus
Apoyo Riesgos

Componente Financiero:

Oscar Jaime González Gómez
Apoyo Financiero

Revisó

María Eugenia Arcila Zuñiga
Gerente Proyectos Aeroportuarios

Priscila Sánchez Sanabria
Coordinación GIT Gestión Contractual 2

Lina Lesly Leal Diaz
Coordinación GIT Riesgos (E)

Oscar Laureano Rosero
Gerente Financiero 2 – VGC