

OTROSÍ NO. 7 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, MANTENIMIENTO Y MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

Entre los suscritos, de una parte,

SANTIAGO CASTRO GÓMEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C., identificado con cédula de ciudadanía No. 16'733.052 de Santiago de Cali, actuando en su calidad de Director General de **LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** (en adelante "Aerocivil"), nombrado mediante Decreto 3326 del 8 de septiembre de 2010, con Acta de Posesión No. 041 del 9 de septiembre de 2010.

Y por la otra,

JUAN ALBERTO PULIDO ARANGO, también mayor de edad, vecino de Bogotá, D.C., identificado con la cédula de ciudadanía número 70.876.189 expedida en La Estrella, Antioquia, quien obra en su condición de Gerente y por ende en representación de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA OPERADORA AEROPORTUARIA INTERNACIONAL S.A- OPAIN S.A.**, sociedad debidamente constituida mediante escritura pública número 0002335 del 1 de septiembre de 2006, otorgada en la Notaría 25 del Circuito Notarial de Bogotá, D.C., debidamente inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá, D.C., Registro mercantil N° 01077530, Libro 8 del 8 de Septiembre de 2006 (en adelante el **Concesionario** y conjuntamente con **Aerocivil**, las "**Partes**").

Previas las siguientes

I. CONSIDERACIONES

1. Que entre las Partes se celebró el Contrato de Concesión 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado de la Ciudad de Bogotá D.C.
2. Que el 13 de agosto de 2009, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, al absolver una consulta formulada al efecto por el Ministerio de Transporte, concluyó que según la regulación del artículo 16 de la Ley 80 de 1993 era posible modificar de común acuerdo un contrato de concesión de servicio público, como lo es el Contrato de Concesión No.6000169 OK del 12 de septiembre de 2006, cuando existan razones de conveniencia que *"permitan una mejora del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público y se busque un efectivo cumplimiento de los fines estatales y una eficiente prestación de los mismos, siempre que se demuestre*

que no hacer tal modificación conlleva a una grave afectación de tal servicio", añadiendo que "Por fuera de la aplicación de la norma citada no es posible modificar el contrato de concesión del Aeropuerto El Dorado" (Radicación 1.952-11001-03-06-000-2009-00033-00). Se dijo que el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 también había sido incorporado al Contrato, por acuerdo entre las partes, en la cláusula 70 del mismo, "la cual contiene la obligación de buscar en primer momento el mutuo acuerdo para la reforma del contrato".

3. Que mediante estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia y contratado por la **Aerocivil**, según Contrato Interadministrativo de Consultoría No. 9000243-OH-2009, se determinó la necesidad de demoler la actual Terminal 1 del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., ante la inminente afectación grave de la prestación del servicio público, con base en las razones y consideraciones técnicas que se detallan y explican en el Otrosí No. 02 al Contrato de Concesión No. 6000169-OK, suscrito por las partes el 12 de noviembre de 2009.
4. Que las Partes en el Otrosí No. 02 mencionado y conforme a lo definido en la cláusula primera de dicho otrosí, decidieron **"Modificar el Contrato de Concesión 6000169OK del 12 de septiembre de 2006 y el Apéndice D (numeral 11. Cronograma de la Etapa de Modernización y Expansión), en el sentido de no ejecutar las obras de remodelación y refuerzo sísmico del Terminal 1 en sus Muelles Norte y Sur, de la Torre de Control y del Procesador Central de dicha Terminal y las demás obras asociadas a las mismas establecidas en el Apéndice D. Estas serán sustituidas por las que se acuerden entre las partes posteriormente y que junto con las demás obras que no se modifican, previstas en los hitos 3 a 6 de la Etapa de Modernización y Expansión, serán objeto de un nuevo cronograma que se reflejará en otrosí que las partes acordarán al efecto..."**
5. Que las partes mediante el Otrosí No. 3 del 24 de febrero de 2010, acogiendo lo dispuesto en el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado del 13 de agosto de 2009, acordaron:
 - a. Mediante cláusula sexta del mencionado otrosí **"Modificar los subnumerales 11.1, 11.1.1, 11.1.2, 11.1.3, 11.1.4, 11.1.5, 11.1.6 del numeral 11 Apéndice D (Cronograma de la Etapa de Modernización y Expansión) del Contrato de Concesión y como consecuencia de ello aprobar el Cronograma de Obras de la Etapa de Modernización y Expansión previsto en el Apéndice D, así..."**
 - b. En la cláusula séptima que **"En lo que se refiere a las Obras de Modernización y Expansión de la futura Terminal 1 y las obras que eventualmente resulten necesarias y que por razones de servicio público, se ejecuten en respuesta a la parte motiva del Otrosí No 2 al Contrato de Concesión, al acuerdo sólo se perfeccionará cuando se surta todo el proceso de negociación entre las Partes, se llegue a un acuerdo y se satisfagan las siguientes condiciones (i) se definan y acuerden las obras las Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión (Apéndice D) y las Especificaciones Técnicas de Diseño (Apéndice E) del Contrato asociadas a tales obras no previstas, teniendo en cuenta las especificaciones mínimas del Apéndice E no podrán**

ser desmejoradas; (ii) se defina y acuerde el valor y la forma de pago de "El Delta del que trata la Cláusula Décima del presente Otrosí (iii) se dé cumplimiento a las consultas previas sobre riesgos y contingencias ante el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda (iv) se obtengan las decisiones favorables del CONPES y CONFIS, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 61 de la Ley 1169 de 2007 y, (v) si hay lugar a ello, se perfeccione el correspondiente otrosí modificadorio."

- c. En la cláusula décima estipularon que "El Concesionario entregará a la Aerocivil, dentro de los cinco (5) días siguientes a la firma del presente Otrosí, el conjunto de documentos técnicos, planos, estudios, diseños y otros que resulten necesarios para los propósitos que aquí se regulan. Con dicha información se estimará lo siguiente: (i) los costos de las obras e inversiones que resulten de la futura Terminal 1 y de su eventual integración con la Terminal 2; (ii) los costos de las obras de remodelación y refuerzo sísmico del Terminal 1 y sus muelles Norte y Sur, de la Torre de Control y del Procesador Central de dicha Terminal y las demás previstas inicialmente en el Contrato de Concesión en el Apéndice D y que decidieron las partes no realizar en virtud del Otrosí No. 2 del 12 de noviembre de 2009; y (iii) la diferencia entre los valores resultantes de los numerales (i) y (ii), la cual se denominará el "Delta de Inversión"..."
- d. Así mismo, en la citada cláusula décima del mencionado Otrosí No. 03 se dispuso que: "Con los documentos antes entregados, cada una de las partes con sus correspondientes asesores técnicos y financieros, obtendrán y definirán, dentro del plazo señalado en el primer inciso de la presente Cláusula, los resultados de los modelos y demás ejercicios financieros y técnicos que permitan definir las diferencias en inversión (valores y perfil en el tiempo), operación y mantenimiento (OPEX) financieros y de ingresos a que haya lugar en el proceso, entre las nuevas obras y aquellas que no se ejecutarán, para efectos del cálculo final del Delta..."
6. Que para llevar a cabo los estudios mencionados en el numeral anterior, la Aerocivil se asesoró de la Universidad Nacional de Colombia en el marco del contrato interadministrativo de consultoría No. 100000071 OH de 2010 y, de la misma forma, el Concesionario contó con diversos asesores, y las partes se dieron inicialmente para realizar los correspondientes estudios técnicos y financieros un plazo de cinco (5) meses contados desde el 24 de febrero de 2010 para determinar o fijar el cálculo final del "Delta", así como las nuevas Especificaciones Técnicas de Modernización y de Diseño (Apéndices D y E), término o plazo que resultó insuficiente, debiendo las partes prorrogarlo mediante los Otrosíes Nos. 04 del 23 de julio de 2010 y 05 del 22 de octubre de 2010.
7. Que atendiendo lo pactado en la cláusula octava del Otrosí No.3, el Concesionario presentó mediante oficio del 30 de noviembre del 2010 los Estudios y Diseños de Detalle relacionados con la futura Terminal 1 y Terminal 2, complementados mediante los requerimientos de la Interventoría a las Obras en oficio JFA-A&C No. 0595-10 del 21 de diciembre de 2010, de la Interventoría Operativa en oficio No. IO-200-OP-11, y

de la Aerocivil mediante oficios No. 1070.092.5-2010040438 del 24 de diciembre de 2010 y 1070.092.5-2011013992 del 27 de abril de 2011, los cuales fueron allegados mediante comunicaciones del Concesionario No. 20113000008581 del 20 de mayo de 2011 y 20113000009261 del 25 de mayo de 2011, finalmente aprobados por la Aerocivil mediante oficio No. 1070.092.5-2011021737 del 28 de junio de 2011, previas aclaraciones, observaciones y pronunciamiento de la Interventoría a las Obras mediante oficio No. JFA-A&C-0176-11 del 11 de abril de 2011.

8. Que el día 1º de diciembre de 2010 las partes suscribieron el "ACTA DE ACUERDO SOBRE EL CÁLCULO FINAL DEL DELTA SEGÚN CLÁUSULA DÉCIMA DEL OTROSÍ NO 03 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006", para lo cual fue necesario e importante el apoyo suministrado por la Cámara de Comercio de Bogotá al ofrecer, en condición de testigos, moderadores y facilitadores de las discusiones entre las partes, la presencia de los doctores Jorge Suescún Melo y Luis de Brigard Caro, quienes acompañaron a las partes y actuaron en esta condición desde el 25 de noviembre de 2010 hasta el 1 de diciembre de 2010.
9. Que las partes en la cláusula quinta del "ACTA DE ACUERDO SOBRE EL CÁLCULO FINAL DEL DELTA SEGÚN CLÁUSULA DÉCIMA DEL OTROSÍ NO 03 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006", expresaron lo siguiente: "Lo acordado en esta Acta es resultado de lo pactado en el Numeral (ii) de la cláusula Séptima del Otrosí No. 03 al Contrato de Concesión. Por lo tanto, lo convenido en esta Acta no implica obligación distinta de seguir los procedimientos que en dicha cláusula se convinieron. En consecuencia, el compromiso relativo al Delta solo será exigible cuando, además de formalizar contractualmente las nuevas Especificaciones Técnicas que sustituyan los Apéndices D y E del Contrato en el otrosí que haya de firmarse y de surtir las consultas previas a los Ministerios de Transporte y Hacienda, se obtengan las decisiones favorables del CONPES y CONFIS, y se suscriba y perfeccione el correspondiente otrosí modificadorio al Contrato de Concesión".
10. Que las partes suscribieron el día 2 de septiembre de 2011 el Otrosí No. 6 al Contrato de Concesión, en el cual se acordó lo siguiente: "Modifiquense los subnumerales 11.4, 1.5, 1.6, 1.7 y 1.8 del numeral 11 del Apéndice D, modificado por la Cláusula Sexta del Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión, los cuales quedarán así...".
11. Que, atendiendo lo previsto en el Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto General de la Nación), en la Ley 448 de 1998, en la Ley 819 de 2003, en la Ley 1150 de 2007, en la Ley 1450 de 2011 (que derogó expresamente el inciso segundo del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007), en el Decreto 4730 de 2005, y demás normas aplicables, así como lo pactado en la cláusula séptima del Otrosí No. 3 y en la cláusula quinta del Acta de Acuerdo de 1º de diciembre de 2010, se han surtido los siguientes procedimientos y aprobaciones:
 - a. La Oficina de Planeación del Ministerio de Transporte, de conformidad con la Ley 448 de 1998 y el artículo 18 del Decreto 423 del 14 de marzo de 2001, emitió concepto sobre la adecuación de este documento contractual a la Política de Riesgo Contractual del Estado, según consta en el Oficio 20111210149471 del 31 de marzo de 2011.

- b. La Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, según consta en el Oficio 2-2011-024066 del 27 de julio de 2011, y de conformidad con la Ley 448 de 1998 y el artículo 45 del Decreto 423 del 14 de marzo de 2001, verificó la evolución de los riesgos de la matriz prevista en el Contrato de Concesión No 6000169OK, así como de la minuta del presente Otrosí, conceptuando que, *"La matriz de riesgos entregada por la Aeronáutica Civil no incluye ningún riesgo dentro del área de riesgos definida en el artículo 45 del Decreto 423 de 2001, y por lo tanto, la entidad no requiere realizar aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales."*, documentos que fueron enviados por la Aerocivil con Oficio 1070.09215-2011011686 del 6 de abril de 2011 y habiéndose obtenido previamente el respectivo concepto del Ministerio de Transporte mencionado en el literal anterior.
- c. El Secretario Ejecutivo del CONFIS, mediante oficio no. 2-2011-026269 del 17 de agosto de 2011, remitió copia del Memorando No. 3-2011-019268 del 9 de agosto de 2011, con el cual la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional brindó respuesta en cuanto a la definición de los criterios financieros a ser adoptados en el cálculo del "Delta" y su forma de pago, definiendo entre otros que:
1. *El contrato establece la necesidad del cumplimiento por parte del concesionario de un nivel de servicio, que se mide a través de la realización de encuestas a los usuarios, cuyos resultados valoran el cumplimiento de los estándares de calidad del servicio prestado por el concesionario...*
 2. *Con respecto al mecanismo de pago planteado por la Aerocivil, recomendamos lo siguiente:*
 - a. *No pagar anticipadamente servicios que no se han recibido como el caso del opex del 2026 y 2027, es decir que el flujo de pagos vaya hasta el año 2027.*
 - b. *Los pagos se efectúen de acuerdo al cronograma de necesidad de inversiones.*
 - c. *En caso de presentarse ahorros estos se lleven al año o años siguientes con la tasa de descuento de rentabilidad social 12% nominal anual, que corresponde al costo de oportunidad del proyecto para la Nación. La razonabilidad del uso de la tasa, es que cuando la Nación tiene los recursos, los destina a ejecutar otro proyecto que se exige una rentabilidad mínima del 12%..."*
- d. El CONFIS, de conformidad con el artículo 21 del Decreto 4730 de 2005, evaluó fiscalmente y avaló los aportes estatales necesarios para la adición de este Contrato en su sesión de 20 de octubre de 2011, notificada a la Aerocivil el 31 de octubre de 2011, mediante oficio No. 2-2011-035361 del 28 de octubre de 2011. Así mismo, aprobó la modificación propuesta al Contrato de Concesión No. 6000169 OK que contiene el presente otrosí, dándose pleno cumplimiento a lo establecido en el artículo 61 de la Ley 1169 de 2007 de obtener su aprobación previa cuando se trata de modificaciones a los contratos de concesión que impliquen mayores aportes estatales y/o mayores ingresos esperados.

- e. El CONPES, de conformidad con el artículo 10 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 21 del Decreto 4730 de 2005, en sesión de 31 de octubre de 2011 dio su concepto previo favorable al presente Otrosí y aprobó la declaratoria estratégica del desarrollo de las obras complementarias objeto del "Delta", expidiéndose el Documento CONPES 3707 del 31 de octubre del 2011 por medio del cual se declara la *"Importancia estratégica del proyecto de ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Eldorado de Bogotá D.C."*

Adicionalmente, se indicó que *"Los pagos o desembolsos de esta modificación procederán contra verificación previa por parte de la Aerocivil del cumplimiento de avance de obra programado en el nuevo cronograma contractual, así como del cumplimiento de los indicadores de desempeño que permitan medir el nivel y la calidad del servicio prestado. En ese sentido, la medición de indicadores de satisfacción al usuario será realizada por un tercero independiente al concesionario autorizado por la Aerocivil."*

- f. El Departamento Nacional de Planeación, de conformidad con el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, mediante Oficio DIFP-20112660007976 de 7 de diciembre de 2011, autorizó las vigencias futuras necesarias para la firma de este otrosí.
- g. El Secretario Ejecutivo del CONFIS, mediante oficio No. 2-2011-043647, radicado en la Aerocivil el día 2 de enero de 2012, informó, entre otras, que la solicitud de autorización de cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras excepcionales de inversión, debido a la disponibilidad de tiempo, no fue tenida en cuenta por los miembros del CONFIS en la última Sesión presencial del 2011, llevada a cabo el 21 de diciembre del mismo, y que por lo tanto la mencionada solicitud debía ser presentada en el 2012, con los conceptos actualizados de la Dirección de Inversiones y Finanzas del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio de Transporte, así como los respectivos certificados de disponibilidad presupuestal.
- h. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante oficio No. 2-2012-003140 del 1 de febrero de 2012, indicó que las vigencias futuras se encuentran ajustadas dentro del aval fiscal y recomienda que: *"2. Solicitamos incluir en la comunicación de aprobación de las vigencias como recomendación para la firma del documento modificadorio lo siguiente: a) incluir dentro de la modificación al contrato, que la medición de indicadores de satisfacción del usuario sea realizada por un tercero independiente al concesionario autorizado por la Aerocivil. b) incluir en la modificación del contrato parámetros técnicos medibles y objetivos que permitan establecer el índice de nivel de servicio requerido para mantener en el tiempo la calidad del servicio prestado."*
- i. Así las cosas, la entidad adelantó la actualización de la ficha BPIN a efectos de expedir el respectivo CDP, que fue remitido al Ministerio de Transporte el día 10 de febrero de 2012 mediante oficio 1070.092.5-2012005681, para lo de su competencia, y remitió al Departamento Nacional de Planeación para la aprobación de las vigencias futuras.

- j. El Ministerio de Transporte y la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación, mediante oficios MT 20121220081111 y DIFP-20122660000356 del 21 y 23 de febrero de 2012 respectivamente, emitieron concepto favorable para el trámite de las vigencias futuras, las cuales cuentan con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No.44612 del 12 de febrero de 2012, expedido por el Jefe de Presupuesto de la Aerocivil, que ampara los recursos a ejecutar en la actual vigencia fiscal.
- k. En sesión de fecha 22 de febrero de 2012, y como consta en el Acta No. 02 de la misma fecha, se puso en consideración del Consejo Directivo de la Aerocivil los trámites de vigencias futuras para su gestión.
- i. En sesión del CONFIS de fecha 28 de febrero del 2012, y de conformidad con el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, se concluyó que se autoriza el cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras del presupuesto de gastos de inversión de la Aerocivil, comunicado por el Secretario Ejecutivo del CONFIS, mediante oficio No. 2-2012-006966 del 1 de marzo de 2012, en el que comunica:

"En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS-, atendiendo la solicitud formulada mediante comunicación no. 1011416-2012007541 del 23 de febrero de 2012 y lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, en la sesión del 28 de febrero de 2012 autorizó cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras del presupuesto de gastos de inversión de esa Unidad Administrativa, según el siguiente detalle:

SECCIÓN: 2412-00 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
 PROGRAMA: 111 CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA PROPIA DEL SECTOR
 SUBPROGRAMA: 608 TRANSPORTE AEREO
 PROYECTO: 106 AEROPORTUARIA A NIVEL NACIONAL

Vigencia	Recurso	Pesos constantes de 2010
2013	Propios	76,888,910,910
2014	Propios	17,857,119,834
2015	Propios	9,493,088,694
2016	Propios	-
2017	Propios	34,439,787,958
2018	Propios	36,183,101,778
2019	Propios	-
2020	Propios	4,765,314,337

Handwritten notes and signatures:
 - new
 P. cupo
 de AH
 [Signature]

Vigencia	Recurso	Pesos constantes de 2010
2021	Propios	-
2022	Propios	29,089,614,884
2023	Propios	52,688,916,668
2024	Propios	4,105,175,920
2025	Propios	15,993,101,492
2026	Propios	-
2027	Propios	21,152,141,431

La autorización de cupo de vigencias futuras, tiene por objeto adelantar la adición al contrato de ejecución, operación y mantenimiento del Aeropuerto Eldorado de la Ciudad de Bogotá D.C., de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión No. 6000169-OK del 12 de septiembre de 2006, en los términos previstos en el Documento CONPES 3707 de 2011.

En la autorización de los cupos de vigencias futuras, el Confis recomendó a esa Entidad que los recursos adicionales que requiera para el desarrollo de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria a su cargo, deberán ser priorizados por el Sector Transporte, dentro de los cupos que le asigne el Confis y el Conpes en el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

El Ministerio de Transporte y la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación, mediante Oficios MT-20121220081111 y DIFP-20122660000356 del 21 y 23 de febrero de 2012 respectivamente, emitieron concepto favorable para el trámite de las vigencias futuras, las cuales cuentan con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 44612 del 12 de febrero de 2012, expedido por el Jefe de Presupuesto de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que ampara los recursos a ejecutar en la actual vigencia fiscal.

La ejecución de la presente autorización, deberá hacerse de acuerdo con los procedimientos establecidos por las normas legales vigentes sobre contratación administrativa y cumplir con los demás requisitos legales que sean del caso. Así mismo, cabe anotar que esa Unidad Administrativa es responsable de dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 1º del Decreto 1957 de 2007."

m. En sesión del martes 17 de abril de 2012, el Consejo Directivo de la Aerocivil, aprobó el texto del otrosí y solicitó la suscripción y formalización del mismo.

n. En sesión del viernes 20 de abril de 2012, el Comité de Adiciones y Prorrogas de la Aerocivil, recomendó la suscripción de la adición al Contrato de Concesión No. 6000169 OK de 2006, sugiriendo unas observaciones que fueron acogidas y transcritas en los acuerdos de este documento.

12. Que la Ley 1508 de 10 de enero de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, no es aplicable al Contrato de Concesión No. 6000169 OK de 12 de septiembre de 2006, habida cuenta que, según lo dispuesto en

[Handwritten signatures and initials]

el artículo 2º de dicha ley, "las concesiones vigentes al momento de promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración".

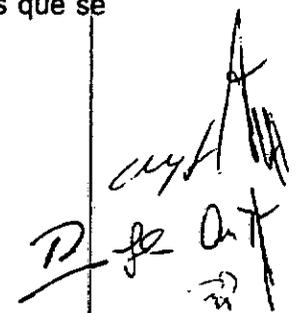
13. Que las partes entienden que con la suscripción del presente otrosí no se desconoce lo dispuesto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, pues el límite allí previsto ni siquiera se alcanza, teniendo en cuenta no solamente el Valor Estimado del Contrato de Concesión No.6000169OK (cláusula 5, \$1.062.890.000.000,00 de pesos constantes de diciembre de 2005), sino también el Valor Efectivo del mismo (cláusula 6).
14. Que para las partes es claro que se hace necesario establecer una fecha cierta en la que esté instalada la subestación que alimentará la nueva torre de control y los bancos de ductos, conforme a las obligaciones contractuales en la materia a cargo del concesionario previstas en el contrato y sus apéndices, a fin de no impactar el cronograma de construcción de la nueva torre de control y la demolición del actual terminal aéreo de Eldorado.
15. Que para las partes es de su entendimiento claro que lo acordado en el presente Otrosí ha sido objeto de valoración y constituye el resultado del cálculo final del "Delta" y se enmarca dentro de la definición de Obras Complementarias prevista en la Cláusula 34 del Contrato de Concesión No. 6000169 OK.

II. ACUERDAN

PRIMERO. En cumplimiento de lo acordado en la cláusula séptima del Otrosí No.03 al Contrato de Concesión No.6000169 OK, las Partes reconocen haber llegado a un acuerdo sobre (i) las Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión (Apéndice D) y las Especificaciones Técnicas de Diseño (Apéndice E), en ningún caso desmejoradas respecto de las iniciales; (ii) el valor del Delta de que trata la cláusula décima del Otrosí No. 03, el cual quedó consignado en el Acta de Acuerdo de 1º de diciembre de 2010 y que forma parte integral del presente otrosí; (iii) la forma de pago del valor del Delta de CAPEX y OPEX en pagos semestrales, conforme a lo señalado por el CONPES y CONFIS en Documento CONPES 3707 de 2011 y en el Oficio No. 2-2012-006966 del 1 de marzo de 2012, y previo concepto de riesgos y contingencias del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Hacienda, todo lo anterior conforme a la parte considerativa del presente otrosí.

Las partes de igual manera reconocen que las obras correspondientes al cálculo final del Delta, tienen el carácter de Obras Complementarias y son parte de la Etapa de Modernización y Expansión.

Parágrafo. Para efectos del presente otrosí, las partes acuerdan las definiciones que se adjuntan en el Anexo 5.



SEGUNDO. Los términos que las partes han acordado para la modificación del Apéndice D (Especificaciones Técnicas de Modernización y Expansión) y del Apéndice E (Especificaciones Técnicas de Diseño) del Contrato de Concesión, son los que se indican en los textos ajustados de los Apéndices D y E contenidos en el Anexo 7.

Adicionalmente, las Partes acuerdan modificar el Capítulo 2 del Apéndice J (Bienes Revertibles) del Contrato de Concesión, precisando que tan solo para el caso del Pavimento de Concreto de Cemento Portland y de la Pavimentación en Concreto Asfáltico con Mezcla al Calor de las plataformas a ser construidas producto del Delta, tendrán una vida útil restante al momento de reversión de 8 años. La vida útil de los demás bienes revertibles no se modifica. El alcance de dichos pavimentos se encuentra determinado en el Apéndice Modificatorio al Apéndice J anexo al presente otrosí, en el cual se detalla el área de la huella correspondiente.

Parágrafo. De igual forma, las Partes acuerdan que el cumplimiento de las obligaciones previstas en todos los apéndices del contrato y sus Anexos, dentro de las cuales están sin limitarse a ellas las obligaciones de operación y mantenimiento, se hacen extensivas en su cumplimiento a la totalidad de las Obras Complementarias producto del Delta de valor acordado en el presente otrosí.

TERCERO. De conformidad con lo convenido en el acuerdo primero del "ACTA DE ACUERDO SOBRE EL CÁLCULO FINAL DEL DELTA SEGÚN CLÁUSULA DÉCIMA DEL OTROSI NO 03 AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006", Anexo No. 6 del presente otrosí, las Partes ratifican el siguiente cálculo final del "Delta", así:

1. **CAPEX:** Doscientos quince mil millones de pesos constantes de diciembre de 2010 (\$215.000.000.000),
2. **OPEX:** Ciento ochenta y siete mil millones de pesos constantes de diciembre de 2010 (\$187.000.000.000) e,
3. **INGRESOS:** El 18% de la totalidad de los Ingresos No Regulados asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial del Terminal 1 serán de **Aerocivil**, sobre el saldo restante las partes se distribuirán en la proporcionalidad prevista en la Cláusula 60 del Contrato de Concesión.

La descripción del Delta acordado entre la Aerocivil y el Concesionario es:

Tabla 1 Descripción general del proyecto contractual, el nuevo proyecto y el Delta de valor del Aeropuerto El Dorado en sus cantidades mínimas.

Descripción	Proyecto Inicial	Alternativa propuesta	Della Cantidad Mínima
Terminal nuevo	84.060 m ² Nuevo terminal de pasajeros internacional y 54.242 m ² Reforzamiento Terminal El Dorado existente.	150.317,44 m ² nuevos de Terminal de pasajeros más 14.542,37 m ² corresponden a obras voluntarias, para un total de 164.859,81m ²	66.257 m ² de Terminal 2 nuevo 54.242 m ² de Terminal 1 nuevo 791 m ² menos de remodelación y reforzamiento de la torre de control y 11.111,17 m ²

1000

R
1000
1000

Descripción	Proyecto Inicial	Alternativa propuesta	Delta Cantidad Mínima de obras voluntarias.
Reforzamiento y remodelación	54.242 m ² en el Terminal 1 y 791 m ² de torre de control.		54.242 m ² de Terminal y 791 m ² menos de remodelación y reforzamiento.
Demolición	5.400 m ²	60.433 m ²	55.033 m ² adicionales de demolición.
Muelles de Abordaje	13 muelles de abordaje nuevos para el Terminal 2 y 20 repotenciados del Terminal 1 actual.	33 muelles de abordaje nuevos.	Reemplazo de los 20 muelles de abordaje existentes por muelles nuevos.
Sistema de manejo de equipaje	Sistema automático para un Terminal de 84060 m ² y aumentar la capacidad de sistema del Terminal 1 actual.	Sistema automático para un Terminal de 150.317,44 m ² más 14.542,37 m ² de obras voluntarias.	Sistema automático de manejo de equipajes para 66.257,44 m ² de Terminal nuevo más 11.111,17 m ² de obras voluntarias.
Sistemas de voz y datos	8 sistemas de voz y datos para el Terminal 1 (FIDS, CUTE, SCS, DNE, WIFI, CCTV, FADS y PAS) y 14 sistemas de voz y datos para el Terminal 2 (FIDS, CUTE, BMS, SCS, DNE, WIFI, CCTV, SACS, FADS, MCS, PAS, ToIP AODB y AMMS).	12 sistemas de voz y datos (FIDS, CUTE, BMS, SCS, DNE, WIFI, CCTV, SACS, FADS, PAS, ToIP y AODB).	54.242 m ² con 4 sistemas adicionales necesarios para la operación (BMS, SACS, ToIP Y AODB) y 66.257 m ² con 2 sistemas menos a los establecido en el Apéndice D (MCS y AMMS) y excluyendo el MATV. Sistemas adicionales para 11.111,17 m ² de obras voluntarias.
Equipos de transporte. (Ascensores, montacargas, esteras rodantes y escaleras eléctricas).	2 ascensores y 4 escaleras eléctricas que actualmente operan en Terminal 1; y 13 ascensores, 12 escaleras eléctricas, 20 esteras rodantes con una longitud total de 405 metros y 7 montacargas para el Terminal 2, para un total de 52 equipos nuevos y 6 usados.	24 ascensores, 13 esteras rodantes con una longitud total de 612 metros, 22 escaleras eléctricas y 4 montacargas para un total de 63 equipos nuevos.	11 ascensores, 10 escaleras eléctricas, 7 esteras rodantes menos con un aumento en longitud de 207 mts y 3 montacargas menos, para un total de 11 equipos.
Redes Hidrosanitarias	Cambio de redes hidrosanitarias para 54.242 m ² en el Terminal 1 y redes nuevas para 84.064 m ² en el Terminal 2.	Redes nuevas para 150.317,44 m ² de Terminal más 14.542,37 m ² de obras voluntarias.	Redes hidrosanitarias nuevas para 12.015,44 m ² de Terminal.
Red de Incendio	Cambio de redes contra incendio para 54.242 m ² en el Terminal 1 y redes nuevas para 84.064 m ² en el Terminal 2.	Redes nuevas para 150.317,44 m ² de Terminal más 14.542,37 m ² de obras voluntarias.	Redes contra incendio nuevas para 12.015,44 m ² de Terminal.
Redes eléctricas	Cambio de redes eléctricas para 54.242 m ² en el Terminal 1 y redes nuevas para	Redes eléctricas nuevas para 150.317,44 m ² de Terminal e incremento en la capacidad eléctrica del	Redes eléctricas nuevas para 12.015,44 m ² de Terminal e incremento de la capacidad de carga de

[Handwritten signatures and initials]

Descripción	Proyecto Inicial	Alternativa propuesta	Delta Cantidad Mínima
	84.064 m ² en el Terminal 2. Capacidad prevista en 2,8 MVA para la Terminal 1 y 3 MVA para la Terminal 2	Terminal más 14.542,37 m ² de obras voluntarias. Capacidad prevista para la Terminal unificada de 19,29 MVA. El concesionario deberá suministrar una subestación de 1500 KVA en tensión 11,4 KV/220 voltios, para la alimentación de nueva torre de control conforme con lo contenido en el apéndice D y E	las subestaciones del Terminal. Delta de capacidad prevista de 13,49 MVA
Viaducto	5.000 m ² , cuatro carriles.	13.794 m ² , seis carriles.	8.784 m ² adicionales de viaducto.
Vías de acceso	100.000 m ²	75.950 m ²	24.050 m ² menos de vías de acceso.
Plataforma		72.069 m ²	72.069 m ² de plataforma.
Parqueaderos		14.354,04 m ² de parqueaderos.	14.354,04 m ² de parqueaderos existentes que deben ser reubicados ya que son afectados por la construcción del Terminal unificado y la plataforma.
Diseños	84.060 m ² de Terminal, 5000 m ² de viaducto.	150.317,44 m ² de Terminal, 13.794 m ² de viaducto más 14.542,37 m ² de obras voluntarias.	Diseños adicionales para 66.257,44 m ² de Terminal, 8.784 m ² de nuevo viaducto y 72.069 m ² de plataforma.

Parágrafo Primero. Para llegar al acuerdo sobre las cifras señaladas en los numerales 1 y 2 anteriores, referentes a CAPEX y OPEX respectivamente, las Partes tuvieron en cuenta, como perfil de tiempo, el Cronograma de las Obras de la Etapa de Modernización y Expansión previsto en el Otrosí No. 3 y el Cronograma de Obras previsto en el Contrato de Concesión del 2006, previamente acordados por los grupos técnicos de las Partes.

Parágrafo Segundo. Ningún concepto que sea remunerado al Concesionario mediante el "Delta" de CAPEX y OPEX o que forme parte de la remuneración inicial del concesionario en virtud de los ingresos cedidos, podrá ser objeto de cobro adicional por parte del mismo ni a la Aerocivil ni a los usuarios del aeropuerto ni a cualquier tercero.

Parágrafo Tercero. El entendimiento de la partes es que lo estipulado en la Tabla No. 1 y los anexos al presente otrosí, así como en las versiones ajustadas de los Apéndices D y E, muestran el resultado de las cantidades y especificaciones mínimas que reflejan del Delta de valor de Capex y Opex a ser reconocido y que deben ser cumplidas por el concesionario, sin que ello implique mayores reconocimiento económicos a favor del concesionario conforme a la asignación de riesgos prevista en la cláusula 12 del contrato de concesión.

R
cu
le
ax
H

CUARTO. En la medida en que vaya entrando en operación la T1, la Aerocivil tendrá derecho al dieciocho por ciento (18%) adicional de los Ingresos No Regulados totales asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial de la Terminal 1

Para tales efectos, el Concesionario deberá instruir de manera irrevocable a la fiduciaria vocera del fideicomiso de Opain para que transfiera a la Subcuenta de Excedentes Aerocivil los recursos correspondientes al dieciocho por ciento (18%) de los Ingresos No Regulados totales asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial de la Terminal 1, transferencia que deberá realizar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de cada recaudo.

Deberá también, pagar intereses de mora a la tasa de mora sobre las sumas depositadas en la subcuenta principal que no sean transferidas a la Subcuenta de Excedentes Aerocivil en el plazo señalado en el párrafo anterior.

Implementará un control especial en la contabilidad del Fideicomiso para el registro de los Ingresos No Regulados totales asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial de la Terminal 1, tal y como aparece señalada en el Plano de Deslinde de la T1 y T2 y su cuadro tanto de áreas máximas comerciales, como de las áreas de dicha terminal diferentes a dichas áreas máximas (Anexo 1), las cuales forman parte integral del presente otrosí.

QUINTO. En aplicación de la recomendación formulada por el CONPES en su sesión de 31 de octubre del 2011, y que fue consignada en el documento CONPES No. 3707 en su literal V, los aportes estatales necesarios para la modificación del Contrato de Concesión del aeropuerto internacional El Dorado se atenderán con cargo a los recursos propios de la Aerocivil, los cuales se girarán en la cuenta que defina el Concesionario una vez se determine por parte de la Aerocivil que dicho pago procede.

Los valores anuales acordados entre la Aerocivil y Concesionario para el pago del Delta de CAPEX y OPEX, en pesos constantes de diciembre del 2010, son:

**Tabla 2 . Valores anuales acordados entre Aerocivil y OPAIN S.A.
En Pesos Constantes de Diciembre del 2010**

AÑO	CAPEX (constantes 2010)	OPEX (constantes 2010)
2007	\$ -	\$ -
2008	\$ (21.334.927.026,06)	\$ -
2009	\$ (94.929.874.820,48)	\$ (435.582.458,59)
2010	\$ (66.649.592.875,55)	\$ (1.471.016.249,04)
2011	\$ 227.297.220.136,33	\$ (14.282.861.276,90)
2012	\$ 108.662.506.981,66	\$ (11.302.760.416,66)
2013	\$ 42.763.936.058,95	\$ 3.179.128.783,96
2014	\$ 19.190.731.545,15	\$ (1.333.611.711,51)
2015	\$ -	\$ 9.493.088.694,72
2016	\$ -	\$ (14.015.665.705,66)
2017	\$ -	\$ 49.367.545.062,80
2018	\$ -	\$ 36.183.101.778,61

Handwritten signatures and initials:
 - Top right: "Lucy"
 - Middle right: "D. Cruz"
 - Bottom right: "le" and other initials

AÑO	CAPEX (constantes 2010)	OPEX (constantes 2010)
2019	\$ -	\$ (5.186.159.393,16)
2020	\$ -	\$ 10.304.850.419,57
2021	\$ -	\$ (39.418.964.995,09)
2022	\$ -	\$ 71.343.836.099,71
2023	\$ -	\$ 52.688.916.668,52
2024	\$ -	\$ 4.105.175.919,15
2025	\$ -	\$ 15.993.101.491,41
2026	\$ -	\$ (22.273.450.968,10)
2027	\$ -	\$ 44.061.328.256,28
TOTAL	\$ 214.999.999.999,99	\$ 187.000.000.000,00

Parágrafo Primero. Los valores positivos de la Tabla anterior, representan los valores a reconocer al **Concesionario** por mayores costos de inversión y/o operación, mientras que los negativos (entre paréntesis) representan ahorros por menores costos de inversión y/o operación a favor de la **Aerocivil**. Estos últimos ascienden por concepto de las obras no ejecutadas por parte de Opain en las fechas inicialmente pactadas a doscientos noventa y dos mil seiscientos treinta y cuatro millones cuatrocientos sesenta y siete mil ochocientos noventa y seis pesos con ochenta y tres centavos (\$292.634.467.896,83) en pesos constantes del 2010, más los intereses de treinta y cuatro mil setenta y ocho millones quinientos noventa mil seiscientos cincuenta y un pesos (\$34.078.590.651) en pesos constantes del 2010 con una tasa de descuento del 12 % a favor del estado y descontados del valor final del delta.

SEXTO. Los pagos a los que se refiere el ordinal inmediatamente anterior se harán de conformidad con el flujo semestral que se señala en el cuadro que está a continuación, para un monto total de \$367.921.409.349,00 en pesos constantes de diciembre de 2010, considerando una tasa de descuento del doce por ciento (12%) nominal anual conforme a lo indicado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el oficio No. 2-2011-026269 del 17 de agosto de 2011.

**Tabla 3 Flujo de Pagos Delta de Valor Aeropuerto Eldorado
Vigencias Futuras del Delta del Dorado en Pesos Constantes de Diciembre del 2010
Convertidos con una tasa de descuento del 12% nominal anual**

Fecha	Pesos Constantes Diciembre de 2010
jun-2008	-
dic-2008	-
jun-2009	-
dic-2009	-
jun-2010	-
dic-2010	-

Handwritten notes and signatures:
- lucid
D
A
A
A

Fecha	Pesos Constantes Diciembre de 2010
jun-2011	-
dic-2011	-
jun-2012	47,531,108,228.00
dic-2012	17,734,027,215.00
ene-2013	30,945,846,068.00
jun-2013	22,971,532,421.00
dic-2013	22,971,532,421.00
jun-2014	8,928,559,917.00
dic-2014	8,928,559,917.00
jun-2015	4,746,544,347.00
dic-2015	4,746,544,347.00
jun-2016	-
dic-2016	-
jun-2017	9,756,015,427.00
dic-2017	24,683,772,531.00
jun-2018	18,091,550,889.00
dic-2018	18,091,550,889.00
jun-2019	-
dic-2019	-
jun-2020	-
dic-2020	4,765,314,337.00
jun-2021	-
dic-2021	-
jun-2022	-
dic-2022	29,089,614,884.00
jun-2023	26,344,458,334.00
dic-2023	26,344,458,334.00
jun-2024	2,052,587,960.00
dic-2024	2,052,587,960.00
jun-2025	7,996,550,746.00
dic-2025	7,996,550,746.00
jun-2026	-
dic-2026	-
ene-2027	21,152,141,431.00
TOTAL	367,921,409,349.00

Para efectos de los pagos semestrales, la Aerocivil aplicará el IPC real que efectivamente se haya causado, publicado por el DANE para el periodo de corte.

[Handwritten mark]

- luel
[Handwritten signature]

El valor de los pagos semestrales será reajustados de conformidad con la siguiente fórmula, en valores corrientes:

$$VRn = VRo * \frac{IPCn}{IPCo}$$

Donde:

VRn = Valor del pago semestral para el año n

VRo = Valor del pago semestral expresado en pesos de diciembre de 2010

IPCn = Índice de Precios al Consumidor del mes calendario del corte semestral n publicado por el DANE.

IPCo = Índice de Precios al Consumidor de diciembre de 2010

SÉPTIMO. Los desembolsos que aparecen en la tabla 3 deberá hacerlos la Aerocivil, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a cada corte semestral.

La Interventoría a las Obras o en su defecto la Aerocivil contará con veinte (20) días hábiles para certificar el cumplimiento del cronograma de ejecución de las obras del CAPEX, conforme a lo proyectado en el Anexo 2 del presente otrosí para cada uno de los grupos y especialidades indicados. Y la Interventoría Operativa o en su defecto la Aerocivil en el mismo plazo indicado anteriormente de veinte (20) días hábiles, deberá certificar el cumplimiento de los indicadores pactados y regulados en el parágrafo de la Cláusula Décima del presente otrosí para efectos del OPEX.

Una vez certificado lo arriba indicado, la Aerocivil, tendrá diez (10) días hábiles, para decretar la procedencia del pago, una vez revisados los informes y certificaciones previamente allegados, y proceder al desembolso del mismo.

En caso de que la certificación expedida por la Interventoría a las Obras y/o la Interventoría Operativa o en su defecto por la Aerocivil arroje como resultado que los porcentajes de avance de obra son inferiores a los pactados en el Anexo 2 o que no se está dando cumplimiento a la totalidad de los indicadores pactados en el parágrafo de la Cláusula Décima del presente otrosí, el plazo de los diez (10) días hábiles que tiene la Aerocivil para efectuar el desembolso se contarán a partir de la fecha en la que la Interventoría a las Obras y/o la Interventoría Operativa o en su defecto la Aerocivil expidan nuevas certificaciones respecto del cumplimiento de lo previsto en el Anexo 3 y el parágrafo de la Cláusula Décima del presente otrosí.

OCTAVO. Para acoger la recomendación que sobre el particular ha formulado el CONPES en su sesión de 31 de octubre del 2011, y consignada en el documento No. 3707 en su literal V, las Partes reconocen que los pagos o desembolsos estarán sujetos y condicionados a la verificación del cumplimiento de porcentajes de avance de cada grupo con sus respectivas especialidades para efectos del CAPEX según lo previsto en el

Anexo No. 2, y al cumplimiento de los indicadores para efectos del OPEX del párrafo de la Cláusula Décima del presente otrosí.

NOVENO. Para efectos de la verificación de cumplimiento respecto del CAPEX y los desembolsos indicados en la Tabla No 3, se procederá de la siguiente manera:

- a. Se partirá de los porcentajes proyectados previstos en el Anexo No. 2 del presente Otrosí, a nivel de los grupos y sus respectivas especialidades previstos en el cálculo del Delta de CAPEX.
- b. La Interventoría a las obras o en su defecto la Aerocivil, para efectos de medir los porcentajes reales de avance con corte a cada semestre, se basará en la cuantificación verificada en obra de todos los elementos y equipos que componen los diferentes grupos y especialidades del proyecto, descritas en el archivo de Excel Delta de CAPEX concertado (Anexo No. 2 del presente Otrosí), y al cumplimiento de las especificaciones técnicas pactadas en el contrato de concesión y sus apéndices.
- c. Para efectos de los pagos semestrales del CAPEX deberá expedirse de manera previa una certificación de la Interventoría a las obras o en su defecto la Aerocivil, sobre el cumplimiento o no cumplimiento de los porcentajes mínimos pactados por especialidad de cada grupo expresados en el Anexo No. 2 del presente Otrosí.
- d. Para efectos del cumplimiento del porcentaje proyectado de ejecución los cortes semestrales serán a 30 de junio y 30 de diciembre de cada año. Sin embargo, para efectos de ejecución presupuestal se hará un corte de porcentajes de ejecución al 20 de diciembre de cada año.
- e. Solo se procederá por parte de la Interventoría a las Obras o en su defecto la Aerocivil a la certificación de cumplimiento de los porcentajes mínimos pactados, si se determina un avance promedio ponderado de todos los grupos y especialidades en cada corte, en todo caso para proceder con el pago del respectivo semestre, dicho resultado no podrá ser inferior al ochenta por ciento (80%) promedio ponderado. Para medir cada especialidad, y obtener el correspondiente promedio ponderado de avance, se tendrá un techo igual al porcentaje programado en el Anexo 2, es decir que si hay avances superiores al avance programado, se pondrá en dicha disciplina o especialidad el porcentaje programado al corte.
- f. Si llegada la fecha del vencimiento semestral, el porcentaje de avance del Anexo 2, al corte por especialidad contemplada en el cálculo del delta es inferior al proyectado, pero superior al ochenta por ciento (80%) promedio ponderado, se pagará únicamente el valor correspondiente al porcentaje de avance verificado por la Interventoría de Obra o en su defecto la Aerocivil. En caso contrario, si el porcentaje de avance promedio ponderado es inferior al ochenta por ciento (80%) promedio ponderado de lo que indica la

[Handwritten signatures and initials]

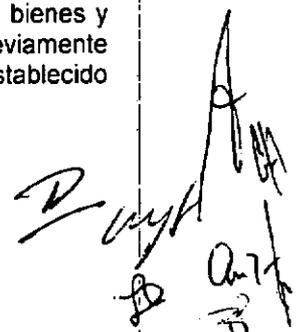
programación, no habrá lugar a pago durante el semestre en cuestión y se pagará el porcentaje proporcional ejecutado una vez se supere el ochenta por ciento (80%) promedio ponderado de la programación inicial fijadas en el Anexo 2.

- g. Si el concesionario incumple en un semestre determinado con el porcentaje de ejecución pactado y no ha ejecutado por lo menos el ochenta por ciento (80%) promedio ponderado antes regulado, no se procederá con el pago del semestre siguiente, hasta cuando haya obtenido como mínimo el ochenta por ciento (80%) promedio ponderado del semestre anterior.
- h. Los anticipos pactados en los cuadros de Capex (Anexo 2) exclusivamente para el caso de los siguientes sistemas y equipos: Sistema de manejo de equipajes, equipos de transporte (ascensores, montacargas, esteras rodantes, escaleras eléctricas), serán computados dentro del porcentaje de avance promedio ponderado siempre y cuando la Interventoría de Obra o en su defecto la Aerocivil de forma previa hayan verificado la existencia de los equipos y sistemas asociados al Delta y el cumplimiento de las especificaciones técnicas exigidas en el Contrato de Concesión. En el evento en que lo girado por anticipos en los anteriores conceptos sea inferior a lo pactado por concepto de anticipo en el Anexo 2, se reconocerá como ejecutado el valor menor, y el saldo cuando el avance de obra alcance el porcentaje de anticipo establecido. Lo anterior, dándole estricto cumplimiento a la normatividad presupuestal y a lo indicado por el Confis en el oficio del 1 de marzo del 2012 en lo pertinente al artículo 1º del Decreto 1957 de 2007¹ modificado por el artículo 3 del Decreto 4836 de 2011".
- i. Si el porcentaje de avance es igual o superior al programado, se procederá al pago semestral pactado, sin que se pague valor alguno adicional.

DÉCIMO. Para efectos de la verificación de cumplimiento respecto del OPEX y los desembolsos semestrales indicados en la Tabla No 3, se procederá de la siguiente manera:

- a. Se partirá de los indicadores para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos regulados en el parágrafo de la presente cláusula del presente otrosí.

¹ Los compromisos presupuestales legalmente adquiridos, se cumplen o ejecutan, tratándose de contratos o convenios, con la recepción de los bienes y servicios, y en los demás eventos, con el cumplimiento de los requisitos que hagan exigible su pago. Para pactar la recepción de bienes y servicios en vigencias siguientes a la de celebración del compromiso, se debe contar previamente con una autorización por parte del Confis o de quien este delegue, de acuerdo con lo establecido en la ley, para asumir obligaciones con cargo a presupuestos de vigencias futuras.



- b. Para efectos del cumplimiento del porcentaje proyectado de ejecución los cortes semestrales serán a 30 de junio y 30 de diciembre de cada año. Sin embargo, para efectos de ejecución presupuestal se hará un corte de porcentajes de ejecución al 20 de diciembre de cada año.
- c. El pago del OPEX solo empezará a causarse a partir de la fecha en la que entre en operación la nueva Terminal 1, de acuerdo con las fases convenidas para el cálculo del Delta.
- d. Para efectos de los pagos semestrales del OPEX deberá expedirse de manera previa una certificación de la Interventoría Operativa o en su defecto de la Aerocivil sobre el cumplimiento o no cumplimiento de los indicadores para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos regulados en el parágrafo de la presente cláusula del presente otrosí.
- e. Solo se procederá por parte de la Interventoría Operativa o en su defecto de la Aerocivil a expedir la certificación de cumplimiento de los Indicadores para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos regulados en el parágrafo de la presente cláusula del presente otrosí si se cumple con cada uno de los indicadores aquí señalados.
- f. En caso que el concesionario incumpla con alguno de estos indicadores, la Aerocivil no procederá al pago de la parte o del porcentaje del indicador incumplido, para el periodo en que se incumpla y no será reconocido en ningún momento hacia el futuro.
- g. Lo anterior, sin perjuicio que proceda aplicar lo establecido en el Contrato de Concesión (multa y/o incumplimientos), además del no pago del valor que corresponda al componente valorado.

Parágrafo. Los indicadores para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos serán los siguientes, conforme a lo pactado en el Delta de Opex según Anexo No 3:

- 1- **Mantenimiento:** La gestión de este indicador se refiere al cumplimiento del mantenimiento preventivo ejecutado sobre los distintos sistemas que se encuentran instalados en el Aeropuerto Internacional Eldorado.

$$\text{Indicador Cumplimiento} = \frac{\text{Número órdenes ejecutadas}}{\text{Número de órdenes programadas}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o mayor a cero punto noventa y cinco (0.95).

- 2- **Aire Acondicionado:** Proporcionar, operar y mantener disponible el aire acondicionado, no podrá estar fuera de servicio por más de doscientos

[Handwritten signatures and initials]

cuarenta (240) horas acumuladas en un semestre. (Similar al Apéndice F/ Numeral 6.3.7).

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Horas paradas}}{1} \leq 240 \text{ horas}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o menor a doscientos cuarenta (240) horas.

- 3- **Transporte vertical:** Proporcionar, operar y mantener disponible el sistema de transporte vertical, no podrá estar fuera de servicio por más de doscientos cuarenta (240) horas acumuladas en un semestre. (Apéndice F/ Numeral 6.3.7).

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Horas paradas}}{1} \leq 240 \text{ horas}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o menor a doscientos cuarenta (240) horas.

- 4- **Equipos de Energía:** Cumplir con las rutinas de mantenimiento preventivo según lo establecido en el "Apéndice G/ Numeral 9 Mantenimiento de los Sistemas Eléctricos".

$$\text{Indicador Cumplimiento} = \frac{\text{Órdenes Cumplidas}}{\text{Órdenes Programadas}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o mayor a cero punto noventa y cinco (0.95).

- 5- **BHS:** Proporcionar, operar y mantener disponible el Sistema de Manejo de Equipaje, que no podrá estar fuera de servicio por más de ochenta (80) horas acumuladas en un bimestre durante el primer año de Puesta en Servicio, y por más de cuarenta (40) horas acumuladas en un mes a partir del vencimiento de ese primer año. Apéndice F/ Numeral 6.6.

Para el primer año

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Horas paradas}}{1} \leq 80 \text{ horas acumuladas bimestre}$$

A partir del vencimiento del primer año

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Horas paradas}}{1} \leq 40 \text{ horas acumuladas mes}$$

R. C. A.
le a-7
R

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o menor a cuarenta y ocho (48) horas.

- 6- **Energía:** Garantizar la continuidad eléctrica permitiendo el funcionamiento de los sistemas aeroportuarios. "Apéndice G/ Numeral 9 Mantenimiento de los Sistemas Eléctricos".

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Tiempo sin energía}}{1} \leq 60 \text{ minutos}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o menor a sesenta (60) minutos.

- 7- **Aseo:** Apéndice F/ Numeral 6.8 Aseo y Limpieza del Área Concesionada; Revisión del cumplimiento de las rutinas de aseo pactadas en el plan de mantenimiento y operación.

$$\text{Indicador Cumplimiento} = \frac{\text{Órdenes Cumplidas}}{\text{Órdenes Programadas}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o mayor a cero punto noventa y cinco (0.95).

- 8- **Reposiciones:** Garantizar el número de reposiciones pactados para cada equipo y sistema, según lo negociado:

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Reposiciones Realizadas}}{\text{Reposiciones convenidas en el DELTA para T1 y T2 en cada componente}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser correspondiente al cumplimiento del 100 % de las reposiciones pactadas en el delta, con las periodicidades previstas en el Anexo 3, es decir que su resultado debe ser igual o mayor a uno (1).

Si la reposición se efectúa anticipadamente, se tendrá como cumplida para ese periodo.

- 9- **Nómina:** Garantizar el número de puestos adicionales pactados para cada ítem:

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Número de puestos cubiertos}}{\text{Número de puestos convenidos}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o mayor a uno (1).

—

[Handwritten signature and initials]

10- **Vigilancia:** Garantizar el número de puestos adicionales pactados para este ítem:

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Número de puestos cubiertos}}{\text{Número de puestos convenidos}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser igual o mayor a uno (1).

11- **Reversiones:** Garantizar las reposiciones pactados para cada equipo y sistema al momento de la reversión, garantizando la vida útil prevista en el Apéndice j para cada componente según lo convenido:

$$\text{Indicador de Cumplimiento} = \frac{\text{Reposiciones Realizadas}}{\text{Reposiciones convenidas en el DELTA para T1 y T2 en cada componente al momento de la reversión}}$$

Para la aprobación de este indicador, su resultado debe ser correspondiente al cumplimiento del 100 % de las reposiciones pactadas en el delta, con las periodicidades previstas en el Anexo 3.

UNDÉCIMO. Durante los treinta (30) días hábiles en los que se adelanten los procesos de verificación, aprobación y desembolso de pago, de que habla la Cláusula Séptima del presente Otrosí, no se generarán intereses de mora a favor del **Concesionario**, ni procederá la actualización a la tasa de descuento del 12% nominal anual.

Cumplidos los requisitos para efectos de pago y vencidos los plazos estipulados en cláusula séptima sin que se efectúe por parte de la **Aerocivil** el pago correspondiente, se deberá reconocer a favor del **Concesionario** como interés moratorio una tasa del DTF + 11%, proporcional al tiempo de mora, que se calculará así:

$$A = DTF \text{ ATA} + \text{Spread}$$

$$B = \left(1 + \left(\frac{A}{4} \right) \right)^{\frac{1}{90}} - 1$$

$$C = (1 - B)^{-n} - 1$$

Donde:

DTF ATA = DTF anual trimestre anticipado.

Spread = 11%.

B = tasa diaria anticipada de mora.

n = Número de Días en Mora.

C = tasa de mora a aplicar.

Parágrafo Primero: La Aerocivil, no reconocerá sanción moratoria alguna al Concesionario, en el evento de que el incumplimiento en el avance de obra genere limitaciones, dificultades o atrasos en el pago por los trámites que deban surtirse ante el Ministerio de Hacienda en cumplimiento de las normas presupuestales regidas por el Principio de Anualidad. Es decir, cuando el pago proceda con cualquiera de las figuras que permita la ley presupuestal al expirar la vigencia.

En caso de que el avance de obra y los anticipos de los equipos efectivamente girados no amorticen los saldos a favor de la Aerocivil previstos en el Anexo 4, sobre el valor de la proporcionalidad no amortizada, el Concesionario deberá reconocer a favor de la Aerocivil, un interés moratorio a una tasa DTF + 11%, proporcional al tiempo de mora que se calculará así:

$$A = DTF \text{ ATA} + \text{Spread}$$

$$B = \left(1 + \left(\frac{A}{4} \right) \right)^{\frac{1}{90}} - 1$$

$$C = (1 - B)^{-n} - 1$$

Donde:

DTF ATA = DTF anual trimestre anticipado.

Spread = 11%.

B = tasa diaria anticipada de mora.

n = Número de Días en Mora.

C = tasa de mora a aplicar.

DUODÉCIMO. De conformidad con la Cláusula 34 del Contrato de Concesión la Aerocivil asume en su integridad el costo de las Obras Complementarias objeto de este acuerdo y los costos de operación y mantenimiento de estas Obras, tal y como han sido determinados por las partes en el numeral segundo de este acuerdo.

Los mayores costos a los allí acordados, o cualquier variación en los costos o gastos de operación y mantenimiento y que se deriven de la construcción, operación y mantenimiento de las Obras Complementarias objeto de este acuerdo serán asumidos en su integridad por el Concesionario, de conformidad con los literales e), f) y g) de la Cláusula 12 del Contrato de Concesión. Esto en aplicación de las recomendaciones que sobre el particular formuló el CONPES en su sesión de 31 de octubre del 2011 y que quedó consignada en el Documento Conpes No. 3707 en sus numerales V ("Cualquier

Handwritten notes and signatures:
- Incl
P. 20/11
Se
ArH
P.

variación adicional de los costos de construcción o gastos de operación y mantenimiento serán riesgo exclusivo del Concesionario conforme a lo previsto el contrato de concesión, en particular el literal d de la cláusula 12") y VI ("Mantener la matriz de riesgo del contrato original sin modificaciones [...])".

DECIMOTERCERO. Para honrar lo convenido en el acuerdo sexto del "Acta de acuerdo sobre el cálculo final del Delta según Cláusula Décima del Otrosi No. 03 al Contrato de Concesión No. 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006", en lo que concierne a la "contratación de nuevas encuestas y/o actualización de estudios y su forma de regulación contractual, con el fin de medir el impacto que generen las nuevas obras una vez las mismas entren en servicio" y lo propuesto por el Conpes, el Concesionario contratara anualmente y a su costa, los estudios correspondientes para efectos medir el impacto que generen las nuevas obras una vez las mismas entren en servicio, con una firma seleccionada y/o aprobada por la Aerocivil, quien a su vez determinará el alcance o términos de referencia a ser implementados en cada año para efectos de su contratación y que deberán mantenerse de tal forma que se garantice que los resultados sean comparables entre sí, indistintamente que la firma seleccionada sea diferente o varíe en el tiempo.

Para efectos de la medición de indicadores de satisfacción al usuario reguladas en el numeral 3.1.1 del Apéndice F del Contrato de Concesión, las partes acuerdan que a partir de la entrada en funcionamiento de la nueva T1 se realizará una encuesta adicional con corte a mayo, en donde se incluya al universo de los usuarios de lado aire y lado tierra, sujeta a las mismas condiciones de cumplimiento y apremio previstas en la cláusula 63 y en el Apéndice F del Contrato de Concesión.

DECIMOCUARTO. Las Partes reconocen y aceptan expresamente que con la suscripción del presente Otrosi no se modifica la matriz de riesgos que se encuentra prevista en las Cláusulas 12 y 13 del Contrato de Concesión No. 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006, tal y como fue recomendado en el Capítulo VI del Documento CONPES 3707 de 31 de octubre de 2011, conforme lo certifican los pronunciamientos del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en los que se concluye que no hay ningún riesgo adicional.

Adicionalmente, reconocen y aceptan que la forma de pago establecida en el presente otrosi corresponde a lo indicado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Consejo Superior de Política Fiscal CONFIS y el Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES.

DECIMOQUINTO. Las autorizaciones y recomendaciones mencionadas en el considerando 11° y los anexos adjuntos y mencionados en el presente otrosi, forman parte integral del mismo.

DECIMOSEXTO. Adiciónese el siguiente literal a la cláusula 61.3.3 SubCuenta de excedentes de Aerocivil:

A

R
A
le
27
77

j). Los recursos provenientes del 18% de la totalidad de los Ingresos No Regulados asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial del Terminal 1.

DECIMOSEPTIMO. El numeral 78.2.1 de la Cláusula 78 quedara así:

78.2.1 Etapa Previa y Etapa de Modernización y Expansión

El Concesionario debe aportar –durante la Etapa Previa y la Etapa de Modernización y Expansión– la suma de TREINTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS VEINTE MILLONES de Pesos (COL\$ 38.420'000.000,00) constantes de diciembre de 2005 más ONCE MIL CIENTO OCHENTA Y NUEVE MILLONES SESENTA Y SEIS MIL CINCUENTA Y TRES PESOS CON TREINTA Y CUATRO CENTAVOS (COL \$11.189.066.053,34) constantes de diciembre de 2010 a la Subcuenta de Interventoría, aportes que el Concesionario mantendrá invariables hasta seis (6) meses después de concluir las Obras de Modernización y Expansión que terminan el treinta y uno (31) de julio de 2014, en las fechas que se indican a continuación:

- a) Al momento de la constitución de la Subcuenta de Interventoría, en el plazo señalado en la CLAUSULA 16, el Concesionario hará un aporte inicial de CINCO MIL SETECIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES de Pesos (COL\$ 5.763'000.000,00) constantes de diciembre de 2005.
- b) El valor restante deberá depositarse en la Subcuenta de Interventoría dentro de los cinco (5) primeros Días Hábiles siguientes a las fechas que se indican en la tabla siguiente:

Plazo	Monto
Inicio del mes 1 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 6 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 12 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 18 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 24 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 30 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 36 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 42 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 48 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 54 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 60 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 66 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 72 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 78 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 3.266.000.000,00
Inicio del mes 84 de la Etapa de Modernización y Expansión	\$ 2.596.666.666,00*

*Los \$ 2.596.666.666. son el resultado de (\$ 1,338,666,666.67) correspondiente a 4 meses de interventoría técnica y 6 meses de interventoría operativa y financiera (\$1.258'000.000.00)

T

[Handwritten signatures and initials]

El valor del fondeo semestral producto del Delta por obras complementarias será reajustado de conformidad con la siguiente fórmula:

$$VR_n = VR_o * \frac{IPC_n}{IPC_o}$$

Donde:

VR_n = Valor del pago semestral para el año n

VR_o = Valor del pago semestral expresado en pesos de diciembre de 2010

IPC_n = Índice de Precios al Consumidor del mes calendario del corte semestral n.

IPC_o = Índice de Precios al Consumidor de diciembre de 2010."

Etapa Final

Adicionalmente a las sumas previstas en el numeral Decimosexto anterior, el **Concesionario** debe aportar - durante la **Etapa Final** - la suma semestral de MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES de **Pesos** (\$ 1.258'000.000.00) constantes de diciembre de 2005 la **Subcuenta de Interventoría**. Los aportes deberán hacerse dentro de los cinco (5) primeros **Días Hábiles** siguientes al inicio de cada periodo semestral. Los periodos semestrales se entenderán como el lapso de ciento ochenta **Días Calendario** corridos.

Actualización

Los valores previstos en este numeral anterior se encuentran expresados en **Pesos** constantes de diciembre de 2005 y a la fecha del aporte a la **Subcuenta de Interventoría** serán indexados conforme a la siguiente fórmula:

$$Ai_n = Ai_{n0} * \frac{IPC_n}{IPC_o}$$

Donde:

Ai_n	Aporte a la Subcuenta de Interventoría en el mes n en Pesos del mes n
Ai_{n0}	Aporte a la Subcuenta de Interventoría en el mes n en Pesos de diciembre de 2005
IPC_n	Índice de Precios al Consumidor del mes calendario anterior al del mes n
IPC_o	Índice de Precios al Consumidor de noviembre de 2005

Parágrafo Primero. Los aportes que el Concesionario debe realizar a la Subcuenta de Interventoría durante la Etapa Previa y la Etapa de Modernización y Expansión deberán realizarse en los montos y en los tiempos previstos en la letra b) de la Cláusula 78.2.1, entendiéndose que, dada la modificación del cronograma de la Etapa de Modernización y

[Handwritten signatures and initials]

Expansión que se convino en el Otrosí No. 03 de 2010, dichos aportes se mantendrán invariables hasta seis (6) meses después de concluir las Obras de Modernización y Expansión que terminan el treinta y uno (31) de julio de 2014.

En caso en que por razones imputables al Concesionario se extienda la etapa de Modernización y Expansión, el mayor valor de interventoría técnica que se genere será de su cargo exclusivo.

DECIMOCTAVO. El Concesionario se compromete a constituir y/o modificar las garantías por los montos, amparos y durante los plazos previstos en la cláusula Octava del Contrato de Concesión y sus otrosíes, de tal manera que se incluyan las obras, bienes y servicios adicionales que se acordaron en este otrosí y que hacen parte integral del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, y en virtud de lo señalado en la Ley 190 de 1995, el Concesionario, una vez perfeccionado el presente otrosí, deberá pagar los derechos correspondientes a la publicación del mismo en el Diario Único de Contratación, obligación que se entiende cumplida con la presentación del pago respectivo a la Aerocivil.

DECIMONOVENO. Adiciónese la cláusula primera, numeral 1.7 del otrosí No 06 del 2 de septiembre del 2011, así:

Hito 7A.

HITO 7A	CONSTRUCCION, INSTALACION Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL BANCO DE DUCTOS, CABLEADO Y NUEVA SUBESTACION PARA LA NUEVA TORRE DE CONTROL	15-sep-12	15-mayo-13	15-mayo-13
---------	---	-----------	------------	------------

VIGÉSIMO. La cláusula 63.12 del Contrato de Concesión quedará así:

Multa por incumplimiento en las Especificaciones Técnicas de Operación

Si el Concesionario incumpliere las **Especificaciones Técnicas de Operación** contenidas en el Apéndice F, o cualquiera de las obligaciones relacionadas con la **Operación del Área Concesionada** a las que se refiere el presente **Contrato**, se causarán las multas previstas en dicho Apéndice F. Cuando se trate de un incumplimiento de dichas obligaciones que no tenga expresamente asignada una

[Handwritten signatures and initials]

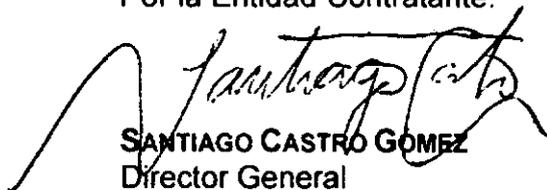
multa en el Apéndice F, se causará una multa diaria de cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV). Estas multas se causarán hasta cuando el **Concesionario** demuestre que ha implementado los procedimientos para la correcta **Operación del Área Concesionada** o ha dispuesto los bienes y equipos requeridos para tal efecto. Si transcurren más de noventa (90) **Días Calendario**, sin que el **Concesionario** haya cumplido con esta obligación, **Aerocivil** podrá iniciar el procedimiento que se describe en la **CLÁUSULA 68** de este **Contrato**.

Igualmente, si el **Concesionario** incumpliere los indicadores previstos en el párrafo de la cláusula décima del presente Otrosí 7 se causará una multa del diez por ciento (10%) del valor del componente respectivo, sin perjuicio de que no haya lugar al pago de la parte o porcentaje incumplido.

VIGÉSIMO PRIMERO. Las demás cláusulas del Contrato de Concesión no modificadas o adicionadas mediante el presente Otrosí continúan vigentes.

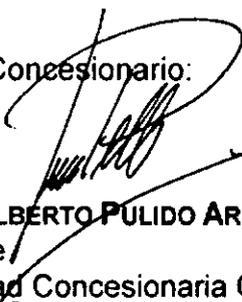
Firmado en Bogotá D.C., a los ocho (8) días del mes de mayo de dos mil doce (2012).

Por la Entidad Contratante:



SANTIAGO CASTRO GÓMEZ
Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Por el Concesionario:



JUAN ALBERTO PULIDO ARANGO
Gerente
Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A.-OPAIN S.A.-

Revisó: Gustavo Alberto Florez Quiñonez. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Pablo Andres Romero Rivera. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Juan Manuel Obregón González. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Felipe Piquero Villegas. Asesor Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Jorge Augusto Merino. Director Financiero. Asesor Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Andrés Figueredo Serpa. Jefe Oficina de Comercialización e Inversión. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Andrés Ortega. Director Financiero. Opain S.A.
Rafael Low Calderón. Secretario General. Opain S.A.

Art-
74