

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-026
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 002
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 20/04/2018

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene el análisis técnico, jurídico, financiero y de riesgos, que sustenta la suscripción del eventual otrosí que permitirá modificar el Contrato de Concesión No. 003 de 2015, en los siguientes aspectos:

- Regulación de la Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.
- Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.
- Aclaración de la Referencia de la Estructura Tarifaria del Contrato de Concesión.
- Definición de la TDI del Contrato.
- Procedimiento de Verificación Entrega de Actuaciones.
- Procedimiento para el cálculo de la reducción de la retribución por solicitud de plazo adicional.

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El Aeropuerto Ernesto Cortíssoz que presta sus servicios a la Ciudad de Barranquilla estuvo concesionado hasta febrero de 2012; momento en el cual la AEROCIVIL se hizo cargo de la operación del Aeropuerto, el cual se encuentra ubicado en el municipio de Soledad, Atlántico, a 7 km del centro de la ciudad de Barranquilla y posee una pista con superficie en concreto rígido de 3.000 metros de longitud y 45 metros de ancho, puesta al servicio en diciembre de 1968.

El área de movimiento de las aeronaves está conformada por 8 calles de rodaje y dos plataformas (una comercial y otra de carga). En abril de 1981 se inauguró el actual terminal de pasajeros ofreciendo dos terminales: el doméstico y el internacional. Así mismo dentro del mismo se ubica en las áreas del aeródromo el edificio militar del Comando Aéreo de Combate No.3 de la Fuerza Aérea Colombiana.

En la región circundante al Aeropuerto se han identificado oportunidades de desarrollo regional y nacional al querer convertir a Barranquilla en “la capital del TLC”, razón por la cual el Estado busca fortalecer las obras de infraestructura con el fin de potenciar las capacidades de la región para afrontar los retos derivados de su estrategia.

En materia nacional, se viene adelantando una política que pretende brindar sostenibilidad a los recursos fiscales, asignados al sector de infraestructura y alcanzar la meta de inversión anual del 3% del PIB en el 2014 (\$18 billones de pesos), \$6 billones por *obra pública* (1% del PIB) y \$12 billones a través de *concesiones* (2% del PIB).

De acuerdo con el estudio de prefactibilidad adoptado por la Agencia para adelantar el proceso de selección que le permitiera adjudicar el Contrato de Concesión del Aeropuerto Ernesto Cortíssoz bajo el esquema de APP; se estimó que el mismo generaría beneficios sociales ya que el valor

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-026
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 002
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 20/04/2018

presente de los beneficios sociales es superior al valor presente de los costos sociales más las inversiones. De igual manera, la relación Costo-Beneficio es mayor a uno y por tanto el proyecto fue económicamente viable, ya que es un cociente que se obtiene al dividir el valor de los beneficios netos entre el valor de los costos totales del proyecto.

De igual manera, el mismo estudio indica que la presencia humana en la región ha aumentado en los últimos años y está previsto que siga aumentando (mayor tránsito de pasajeros y personal laboral y aumento del número de vuelos). Así las cosas, es necesario incrementar las medidas de mitigación, lo cual solamente se puede conseguir adecuando las instalaciones aeroportuarias relacionadas con una correcta gestión ambiental que contemple el aumento de la presencia humana (instalaciones de gestión de residuos, tratamiento de aguas residuales domésticas, tratamiento de aguas contaminadas, instalaciones para mejora de la eficiencia en el consumo de recursos, señalización ambiental).

En ese orden, de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014 Prosperidad Para Todos, uno de los objetivos generales y de largo plazo del proyecto es el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura de transporte como instrumento de largo plazo para el fortalecimiento de la competitividad y prosperidad. Este es el motivo por el cual, el Gobierno impulsa la concesión de algunas infraestructuras aeroportuarias que representan intercambiadores de transporte entre el modo terrestre y el aéreo y que permiten dinamizar la economía de sus regiones.

Así las cosas, el propósito fundamental de este proyecto APP, fue la entrega en CONCESIÓN del AEROPUERTO ERNESTO CORTISOZ a fin de garantizar el desarrollo y crecimiento sostenible por parte de un nuevo concesionario, que invierta en el mantenimiento y expansión del aeropuerto a la vez que lo gestiona, potencia su operación y mejora el nivel de servicio ofrecido a los usuarios del mismo.

La Agencia Nacional de Infraestructura realizó apertura del proceso de Licitación No. VJ-VE-IP-012 de 2013, el cual tuvo por objeto *“Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de uno (1) o dos (2) Contratos de Concesión, bajo el esquema de asociación público privada-APP, con el (los) siguiente(s) objeto(s): Módulo 1: “Administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento, tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortíssoz que sirve a la ciudad de Barranquilla (...)”.*

Mediante Resolución No. 1781 del 30 de diciembre de 2014, fue adjudicado el Contrato de Concesión al GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S.

El día 05 de marzo de 2015, el GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S., y la Agencia Nacional de Infraestructura, suscribieron el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003, cuyo objeto es *“la entrega en Concesión por parte de la ANI en calidad de Concedente y a favor del Concesionario para que de conformidad con lo previsto en este Contrato el Concesionario realice la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización, mantenimiento y reversión tanto del*

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

Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortíssoz que sirve a la ciudad de Barranquilla en lo previsto en el Contrato y sus Apéndices. El Concesionario, por su cuenta y riesgo, ejecutará el Contrato y a cambio recibirá la Retribución en los términos descritos en el Contrato y sus Apéndices”.

El día 15 de mayo de 2015, se suscribió el Acta de Inicio del Contrato de Concesión No. 003 de 2015.

3. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD.

3.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

3.1.1. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, celebró con el GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S., sociedad legalmente establecida en Colombia, identificada con el NIT. 900.817.115-0, el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 del 05 de marzo del 2015, con el propósito de adelantar la administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz, ubicado en el Municipio de Soledad del departamento Atlántico.

3.1.2. Dentro de las fuentes de retribución del Contrato de Concesión, se incluyen “*Los Ingresos No Regulados*”, los cuales son ingresos distintos a los definidos en la Resolución No. 05720 de 2014, por medio de la cual se fijan las tarifas de los derechos y tasas aeroportuarias cuyo recaudo ha sido cedido al Concesionario del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz que sirve a la ciudad de Barranquilla.

3.1.3. Que el numeral 3.3.2 del Apéndice 2 – Técnico, relativo a los “*Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados*”, se indica lo siguiente:

“Los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados se listan de manera no taxativa en esta sección junto con las condiciones mínimas que deberá cumplir el Concesionario para su prestación. Asimismo, en el Apéndice 1. Especial se establece la contraprestación que recibirá el Concesionario por la prestación de cada uno de ellos. En caso de no establecerse contraprestación específica para alguno de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, se entenderá que el Concesionario podrá fijarla de acuerdo con las normas de libre mercado.

En todo caso, el Concesionario no ejecutará ni permitirá que se ejecuten por parte de los proveedores de los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados prácticas, actos o acuerdos que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen”.

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

3.1.4. Que la Cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, fija los parámetros para la imposición de Multa por cobro excesivo de los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados, incorporando los parámetros para fijar las tasas o tarifas máximas de referencia, a fin de que el Concesionario no realice cobros excesivos por este tipo de servicio, estableciendo particularmente lo siguiente:

"6.1.10. Multa por cobro excesivo de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados:

En el caso de cobro de tarifas de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, que sean superiores a las establecidas en este numeral, la multa corresponde a la diferencia entre la tarifa cobrada a cada usuario, entendido como aerolínea o arrendatario, y la tarifa de referencia contenida en este numeral, multiplicada por el número de usuarios a los que le fuera aplicado el cobro no autorizado y aumentada en un veinte por ciento (20%), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$M_{NR} = (T_{CNR} - Tr_{NR}) * (Q * 1,2)$$

Donde,

M_{NR}	Valor de la Multa por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados
T_{CNR}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa
Tr_{NR}	Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.
Q	Cantidad de usuarios a los que se les ha cobrado la tarifa en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.

La Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, correspondiente a arrendamientos, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión, será del valor de los arrendamientos vigentes para inmuebles comerciales de estrato seis en la ciudad de Barranquilla, según Avalúo Corporativo efectuado.

La Tarifa o tasa máxima de referencia respecto de los otros Servicios No Asociado a los Ingresos Regulados, que se encuentren definidos en el Apéndice 2 - Técnico y en el Contrato, será el valor del promedio ponderado, de acuerdo con los pasajeros, de las tarifas que se cobran en los siguientes aeropuertos concesionados: (i) Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena (SKCG), (ii) Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta (SKSM), y (iii) Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga (SKBG). El valor de referencia se calculará con la siguiente fórmula:

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

$$Tr_{NR} = \frac{T_{CNR-SKCG} * P_{SKCG} + T_{CNR-SKSM} * P_{SKSM} + T_{CNR-SKBG} * P_{SKBG}}{P_{SKCG} + P_{SKSM} + P_{SKBG}}$$

Donde:

Tr_{NR}	<i>Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.</i>
$T_{CNR-SKCG}$	<i>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKCG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKCG.</i>
P_{SKCG}	<i>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKCG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</i>
$T_{CNR-SKSM}$	<i>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKSM por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKSM.</i>
P_{SKSM}	<i>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKSM en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</i>
$T_{CNR-SKBG}$	<i>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKBG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKBG.</i>
P_{SKBG}	<i>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKBG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</i>

- 3.1.5. Que el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., a través de su comunicado AGR-130-2015, allegado a la ANI mediante radicado No. 2015-409-079350-2 del 01 de diciembre de 2015, solicitó a la Agencia suministrar el valor de las tarifas de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados definidos en el Apéndice 2 – Técnico, que se cobran en los Aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena (SKCG), Simón Bolívar de Santa Marta (SKSM), y Palonegro de Bucaramanga (SKBG), con el ánimo de definir las tarifas máximas de referencia para este tipo de servicios en el Aeropuerto de Barranquilla.

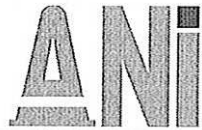
 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GADF-F-025
	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	Versión: 001
	FORMATO	ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD	Fecha: 14/11/2013

3.1.6. Que la ANI acogiendo la solicitud del Concesionario, requirió a los concesionarios a cargo de los Aeropuertos de Santa Marta, Cartagena y Bucaramanga la información necesaria para establecer las tasas o tarifas máximas de referencia para el cobro de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados definidos en el Contrato de Concesión No. 003 de 2015, dando como respuesta lo siguiente:

- El concesionario Sociedad Aeroportuaria de la Costa – SACSA S.A., Concesionario del Aeropuerto de Cartagena, a través de su oficio allegado a la Agencia bajo radicado No. 2016-409-008542-2 del 04 de febrero de 2016, manifestó que los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados ofrecidos en el Aeropuerto de Cartagena en su gran mayoría son prestados por terceros y no directamente por el concesionario; razón por la cual no se encuentra en la capacidad de suministrar la información en relación con las tarifas de dichos servicios, por lo tanto, se limitó a remitir un listado general de los contratos vigentes relacionados con la prestación de estos servicios y la información remitida por el concesionario SACSA S.A., resulta insuficiente para realizar el cálculo que permita determinar la tasa máxima de referencia a cobrar por concepto de Servicios no Asociados a Ingresos Regulados en el Aeropuerto de Barranquilla.
- El concesionario Aeropuertos de Oriente S.A., concesionario de los Aeropuertos de Bucaramanga y Santa Marta, por medio de su comunicado allegado a la Agencia a través de radicado No. 2016-409-009651-2 del 08 de febrero de 2016, manifestó que: *"(...) no es posible entregar la información requerida, toda vez que la misma es de carácter confidencial, tal y como se ha pactado libremente en los contratos suscritos con terceros para estos servicios (...)"*

3.1.7. Que como consecuencia a la imposibilidad de obtener la información necesaria para el cálculo de esta tasa de referencia, el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., mediante oficio con radicado ANI No. 2016-409-034459-2 del 29 de abril de 2016, presentó ante la Agencia Nacional de Infraestructura un Derecho de Petición, solicitando que las partes involucradas en el Contrato de Concesión acuerden que la metodología señalada en el numeral 6.1.10 de Apéndice 1 – Parte Especial, para la determinación de las tarifas de los otros servicios no asociados a los ingresos, es de imposible cumplimiento, y que por lo tanto, se aplique lo dispuesto en el numeral 3.3.2 del Apéndice 2 – Técnico, donde se establece contractualmente la posibilidad de fijar el cobro de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados de acuerdo con las normas de libre mercado.

3.1.8. Que con el ánimo de definir un parámetro aplicable que permita establecer una tasa o tarifa máxima de referencia para el cobro de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, la Agencia Nacional de Infraestructura mediante comunicación oficial No. 2017-309-014689-1 del 16 de mayo de 2017, solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio un concepto orientado a establecer los lineamientos a ser tenidos en cuenta para reestructurar y modificar el párrafo Tercero de la Cláusula 6.1.10 de la Parte Especial, del Contrato de Concesión bajo esquema APP 003 del 05 de marzo de 2015 celebrado entre la ANI y el Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S.

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

- 3.1.9. Que mediante oficio No. 17-121336-1-0 del 09 de junio de 2017, allegado a la Agencia a través de radicado No. 2017-409-062431-2 del 12 de junio de 2017, la Superintendencia de Industria y Comercio emite concepto oficial por medio del cual se realiza el estudio detallado de la solicitud realizada por la Agencia, verificando los antecedentes del caso, realizando un análisis particular de las normas de libre mercado y formulando algunas recomendaciones, las cuales se indican a continuación:

"(...) la Superintendencia de Industria y Comercio estima que la redacción de la cláusula, al incentivar que los concesionarios compartan información de tarifas, puede facilitar conductas colusorias, tal y como lo ha manifestado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

*Así pues, dada la dificultad práctica de dar aplicación a la cláusula en mención, aunado a los riesgos que ello puede traer para la libre competencia económica entre aeropuertos, esta Superintendencia considera que la cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Apéndice General del Contrato **debe eliminarse**.*

Desde la perspectiva de la libre competencia económica, un servicio no regulado sería aquel cuyos precios y cantidades son definidos por la libre interacción de la oferta y la demanda y no a través de una fórmula que establezca cómo se debe calcular la tarifa máxima.

la regulación mediante tarifas máximas usualmente involucra dificultades metodológicas y prácticas como precisamente ocurre en este caso. Por esta razón, en una economía de mercado, la teoría económica y la experiencia sugieren que, en ausencia de fallas de mercado, la libre interacción de la oferta y la demanda sugieren con mayor precisión para determinar precios eficientes. Por el contrario, la intervención del mercado mediante la regulación de tarifas o de precios, puede generar distorsiones que pueden afectar el apropiado entorno de libre competencia económica.

Los "Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados" o mejor, "no regulados", deberían dejarse sin regulación para permitir de esta forma que las tarifas que por ellos se cobren se rijan por las reglas propias y autónomas del libre mercado, tal y como lo estipula la Cláusula 3.3.2 del Apéndice 2 — Técnico."

- 3.1.10. Que mediante comunicado No. GAC-2930-2017 del 11 de diciembre de 2017, allegado a la Agencia a través de radicado No. 2017-409-132413-2 del 13 de diciembre de 2017, el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., solicita la elaboración de un Otrosí, mediante el cual se acojan las recomendaciones hechas por la Superintendencia de Industria y Comercio a la Agencia Nacional de Infraestructura, y se modifique el tercer párrafo y la fórmula de la Cláusula 6.1.10 Parte Especial del Apéndice 1 del Contrato de Concesión bajo modalidad APP No. 003 de 2015 suscrito entre el Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S. y la

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

Agencia Nacional de Infraestructura, y en ese orden de ideas las tarifas que fije el Concesionario para los Otros Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados queden sometidas al libre mercado, con la respectiva vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio, quien es la autoridad en Colombia que vela por el cumplimiento de los mismo.

3.2. Solicitud de Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

- 3.2.1. El Contrato de Concesión en la Cláusula 4.6.2.3 de su Parte Especial establece que el concesionario deberá realizar una serie de fondeos a la subcuenta de Proyecto denominada “Redes Mayores”, la cual tiene por objeto provisionar los recursos necesarios para el traslado y protección de las Redes Mayores que puedan verse afectadas por el desarrollo del Contrato de Concesión, evitando así que tales circunstancias afecten el desarrollo normal del proyecto por falta de apropiación del recurso. Asimismo, en el acápite iii) del literal d) de esta misma Cláusula, se indica lo siguiente:

“(…) La Subcuenta Redes Mayores de la Cuenta Proyecto se fondeará con los recursos de la Cuenta Proyecto, en los montos y plazos señalados en el presente Apéndice.

Los recursos disponibles en esta Subcuenta Redes Mayores se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos que se tienen previstos en el capítulo 10 del Contrato de Concesión – Parte General, siempre que se trate de Redes Mayores. Si existieren remanentes, éstos serán distribuidos conforme a lo señalado en dicho numeral.

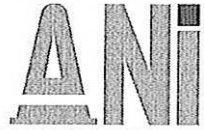
Los recursos de esta Subcuenta podrán invertirse en las inversiones permitidas por el Decreto 1525 de 2008, según se modifique o adicione y los Rendimientos Financieros de las operaciones de tesorería acrecerán los recursos de esta subcuenta.

El Valor Estimado de Redes Mayores que el Concesionario deberá aportar a la Subcuenta Redes Mayores corresponde a la suma de SEIS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS TREINTA (COP\$6.243.845.630) Pesos de diciembre de 2013”.

- 3.2.2. El Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., a través de su comunicado GAC-E 001400, allegado a la Agencia mediante radicado No. 2018-409-077393-2 del 01 de agosto de 2018, le indica a la Agencia y a la Interventoría que se ha adelantado un estudio detallado en el que se demuestra la inexistencia de redes mayores cercanas al aeropuerto, argumentando lo siguiente:

“(…) La definición de redes mayores incluye únicamente las siguientes:

- Oleoductos/Poliductos

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

- Gasoductos
- Líneas de Alta Tensión

Así las cosas, de acuerdo con la información registrada en la página web de Ecopetrol, no existen redes de oleoductos y poliductos próximas a la ciudad de Barranquilla y mucho menos en el perímetro próximo al aeropuerto Ernesto Cortíssoz. La red más cercana de oleoducto llega hasta el municipio de Baranoa, el cual se encuentra a 15 Km del aeropuerto.

Asimismo, de acuerdo con la información registrada en la página web de Promigas, no existen redes de gasoductos dentro del perímetro del aeropuerto Ernesto Cortíssoz. Las redes más cercanas de Promigas se encuentran localizadas en zonas aledañas a la calle 30 de Barranquilla.

Por otro lado, de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana NTC 1340, los niveles de tensión de las redes eléctricas están dados de la siguiente forma:

Clasificación	Nivel de Tensión
<i>Baja Tensión (nivel 1)</i>	<i>Hasta 1.000V</i>
<i>Media Tensión (nivel 2 y 3)</i>	<i>Mayor o igual a 1.000V hasta 62.000V</i>
<i>Alta Tensión (nivel 4)</i>	<i>Mayor o igual a 62.000V hasta 230.000V</i>

De acuerdo con lo anterior, el nivel 4 es considerado como alta tensión, encontrándose dentro del rango de los 62.000V a los 230.000V.

Teniendo en cuenta que las redes eléctricas de mayor tensión próximas al aeropuerto se encuentran en el rango de media tensión, no es posible que el proyecto afecte una red mayor eléctrica”.

- 3.2.3. A través del comunicado No. 20189000003341 recibido en la Agencia mediante radicado No. 2018-409-091177-2 del 05 de septiembre de 2018, el concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe, indica que una vez presentado el estudio donde se sustenta la inexistencia del riesgo asociado al traslado y protección de redes mayores en el aeropuerto, es necesario hacer uso eficiente de los recursos dispuestos en dicha subcuenta y destinar los recursos allí consignados a la compensación de las necesidades adicionales que se puedan presentar en el proyecto.

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

- 3.2.4. El concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe a través de comunicación con radicado ANI No. 2018-409-077393-2 del 1 de agosto de 2018, ha manifestado que:

“(...) teniendo en cuenta la evidencia presentada sobre la inexistencia de Redes Mayores que puedan ser afectadas por las Intervenciones, solicitamos muy respetuosamente a la Entidad revisar la posibilidad de trasladar los recursos de los que dispone la Subcuenta de Redes Mayores”.

3.3. Aclaración Referencia Estructura Tarifaria del Contrato de Concesión.

- 3.3.1. De acuerdo con lo establecido en la Resolución 05720 de 2014 emitida por la Aerocivil, el concesionario debe informar a esta Entidad cuando las aerolíneas presenten mora mayor a 30 días en los pagos de las Tasas Aeroportuarias, Derechos de Aeródromos y Recargo Nocturno, Derecho de Uso de Puentes de Abordaje y Derechos de Parqueo de Aeronaves, de tal forma que esta autoridad pueda suspender los planes de vuelo o el permiso del operador de los explotadores aéreos incumplidos, como medida coactiva para lograr el pago de lo debido.

Teniendo en cuenta lo anterior, el numeral 68 de la cláusula 11 del Contrato de Concesión, estableció como parte de las obligaciones del concesionario lo siguiente:

*“Informar a la Aerocivil los casos de mora superiores a los treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en el **artículo 23** de la Resolución de Tarifas. Efecto para el cual el Concesionario deberá remitir copia de tal comunicación a la ANI y al Inventor. En consecuencia, recibida la anterior comunicación por parte de la Aerocivil, será ésta la responsable de ordenar la suspensión o no aprobación de los planes de vuelo del operador incumplido. La Aerocivil deberá comunicar al Concesionario, a la ANI y al Interventor dicha decisión, la cual será de obligatorio cumplimiento para éstos”*

Al consultar el contenido del Artículo 23 de la Resolución 5720 del 2014, se observa que el mismo hace referencia a las exenciones en el pago de la tarifa de Derechos de Aeródromo, por lo que se entiende, que se presentó un error al realizar la referencia, ya que los artículos de la Resolución precitada que indican la posibilidad de suspender planes de vuelo o permisos de operación cuando las aerolíneas presenten mora son los 14, 21, 30 y 35.

- 3.3.2. El Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., a través de su comunicado 20189000004811, allegado a la Agencia mediante radicado No. 2018-409-095131-2 del 14 de septiembre de 2018, le solicita a la Agencia, que con el fin de aclarar el error presentado en la referencia de la Resolución 05720 del 2014 que se hace en el contrato, realizar un otrosí que modifique el numeral 68 de la Cláusula 11.9 del Contrato de Concesión, con el siguiente texto:

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

*"Informar a la Aerocivil los casos de mora superiores a los treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en los **artículos 14, 21, 30 y 35** de la Resolución de Tarifas. Efecto para el cual el Concesionario deberá remitir copia de tal comunicación a la ANI y al Inventor. En consecuencia, recibida la anterior comunicación por parte de la Aerocivil, será ésta la responsable de ordenar la suspensión o no aprobación de los planes de vuelo del operador incumplido. La Aerocivil deberá comunicar al Concesionario, a la ANI y al Interventor dicha decisión, la cual será de obligatorio cumplimiento para éstos"*

3.4. Definición de la TDI del Contrato.

3.4.1. De acuerdo a lo evidenciado por el equipo de supervisión, el Contrato de Concesión No. 003 de 2015 en su Parte General, Cláusula 21.2. "Valor Presente de los Ingresos Generados" define la TDI como la *"Tasa de descuento real expresada en términos efectivo mensual, que para efectos de este proyecto será del cero coma cincuenta y cuatro veintiocho por ciento 0,5428%"*, mientras que, en la Parte Especial del Contrato, la cláusula 4.1.2. "Cálculo de la Retribución" literal K), romanito iv, se define la TDI como la *"Tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivos mensuales y que para efectos de este proyecto será del (0.51437%)"*.

3.4.2. Teniendo en cuenta que existe una discrepancia entre lo que se establece en la Parte General y la Parte Especial del Contrato en lo referente al valor de la Tasa de Descuento Real de los Ingresos del Proyecto (TDI), el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., a través de su comunicado 20189000008031 del 08 de octubre de 2018, solicita a la Agencia realizar un otrosí al Contrato de Concesión con el fin de modificar el valor de una de las dos disposiciones, asimismo, este concesionario manifiesta que en caso de estar de acuerdo con este planteamiento, el valor que consideran debe primar, es el correspondiente a "cero coma cincuenta y cuatro veintiocho por ciento 0,5428%", aun cuando la prelación de documentos establecida en el Contrato de Concesión defina que la Parte Especial se aplicará de forma preferente a la Parte General.

3.5. Procedimiento de Verificación Entrega de Actuaciones.

3.5.1. El Contrato de Concesión en su Numeral 5.2.12 de la Parte General establece el procedimiento de verificación de Intervenciones de la siguiente forma:

"a) Verificación de las Intervenciones: Sin perjuicio de lo señalado en el Apéndice 3 - Indicadores de Cumplimiento respecto de la verificación de Indicadores de la Disponibilidad de las Intervenciones:

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

- i. *Para efectos de la verificación de las Intervenciones por parte del Interventor y el Concedente, el Concesionario deberá poner tales Intervenciones a disposición del Interventor y del Concedente mediante el envío de una Notificación a la cual anexará copia magnética de la Memoria Técnica y planos As Built o indicará la dirección electrónica de acceso a la misma.*
- ii. *Una vez puestas a disposición, el Interventor y el Concedente tendrán un plazo máximo de sesenta (60) Días para verificar la terminación de la Intervención y, de ser el caso, para formular las solicitudes de corrección o complementación si no se cumple con las especificaciones técnicas establecidas en el Apéndice 2 - Técnico o con cualquier otra estipulación del Contrato, sus Anexos o Apéndices incluyendo la de adquirir la totalidad de los Predios asociados a dicha Intervención, de acuerdo con lo previsto por el Apéndice 4 – Gestión Predial. Para efectos de la verificación de las obligaciones contenidas en el Apéndice 2 - Técnico, se deberá cumplir con los valores mínimos de aceptación contemplados en el Apéndice 3 - Indicadores de Cumplimiento de Disponibilidad de las Intervenciones.*
- iii. *Si no hay correcciones o complementaciones, se procederá a suscribir el Acta de Terminación de la Intervención, cuando a ello haya lugar, a más tardar dentro de los diez [10] Días siguientes al vencimiento del plazo para la verificación. (...)”*

Asimismo, el Numeral 16.1 de la Parte General del Contrato establece la “Imposibilidad de Terminación por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI”, de la siguiente forma:

“a) Si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Intervención, ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI, se suscribirá un Acta de Terminación Parcial de Intervención y se pondrán en servicio las intervenciones que se hayan realizado, (...)” (Subrayado fuera de texto)

Contrario a estos escenarios, al observar la dinámica real del proyecto se evidencia que durante un Periodo de Intervención son culminadas Actuaciones, suministros y obras con anterioridad al plazo máximo para la culminación de la Intervención, que no alcanzan a conformar una Intervención, las cuales deben ser puestas en servicio para garantizar la operación del Aeropuerto y los Niveles de Servicio requeridos contractual y legalmente. No obstante, al no existir un procedimiento contractual que permita la verificación final de estas actuaciones, suministros y obras, las mismas deben esperar hasta la finalización del Periodo de Intervención o la culminación de la totalidad de las actuaciones correspondientes a la intervención para poder ser verificadas, haciendo que su entrada en operación no esté precedida de una verificación final de cumplimiento de especificaciones

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

técnicas, que por su operación normal presenten desgastes que dificulten posteriormente la verificación del cumplimiento de sus especificaciones, y que por el número de obras a entregar en algunos Periodos de Intervención, el volumen de información que debe ser entregada y verificada no permita atender los tiempos contractualmente establecidos.

Teniendo en cuenta lo anterior, el concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., a través de su comunicado GAC-E 001325, allegado a la Agencia mediante radicado No. 2018-409-074334-2 del 25 de julio de 2018, le solicita a la Agencia suscribir un otrosí mediante el cual se incorpore al Contrato de Concesión un procedimiento para la entrega y verificación de actuaciones, suministros y obras que no compongan completamente una intervención, pero deban ser puestas en operación.

Asimismo, el concesionario manifiesta que la entrega y verificación propuestas no tiene la pretensión de constituir un hecho que dé lugar a la retribución por las intervenciones del concesionario, lo cual se daría en los momentos que establece el contrato de concesión, esto es, a la firma del Acta de Terminación de la Intervención, cuando haya lugar a ello, y una vez se hayan medido los indicadores descritos en el Apéndice 3 – Indicadores de Cumplimiento.

3.6. Definición del Procedimiento para el cálculo de la reducción de la retribución por solicitud de plazo adicional.

- 3.6.1. La Parte General del Contrato de Concesión No. 003 de 2015 establece en su numeral 5.2.4., un procedimiento que le permite al concesionario solicitar a la Agencia un plazo adicional que le permita culminar una intervención.

El procedimiento definido en el contrato es el siguiente:

5.2. Plazo Adicional sin Sanciones para el Concesionario.

- (a) Antes de que se venza el plazo previsto en el Plan de Obras para completar una Intervención, el Concesionario podrá solicitar una extensión de dicho plazo, sin necesidad de demostrar que la necesidad de la extensión es por razones que no le son imputables, solicitud a la que le serán aplicables las siguientes reglas:
 - (i) Por cada Día de plazo adicional efectivamente requerido para terminar la Intervención, se generará una reducción de la Retribución a favor del Concesionario por el monto previsto para el efecto en la Parte Especial. El valor de esta reducción a la Retribución no corresponde a una Deducción y, por lo tanto, no será tenido en cuenta para efectos del cálculo de la Deducción máxima ni del límite a las Deducciones, previstos en la Parte Especial.

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

(ii) La reducción se hará efectiva en el cálculo de la Retribución asociada a la Intervención correspondiente, para el primer período de pago. De no ser suficiente, se descontará de los cálculos aplicables a los períodos posteriores.

(iii) La ampliación de plazo de que trata esta Sección tendrá una extensión máxima de noventa (90) Días.

(b) La solicitud deberá presentarse con al menos treinta (30) Días de anticipación a la fecha originalmente prevista para la completa terminación de la Intervención respectiva, mediante Notificación dirigida tanto a la ANI como al Interventor y con copia a los Prestamistas.

(c) La solicitud de ampliación del plazo para la terminación de una Intervención en los términos de la presente Sección será aceptada en todo caso por ANI, en tanto cumpla con los requisitos establecidos en esta Sección.

(d) La aplicación de lo previsto en esta Sección no constituye incumplimiento ni generará sanción para el Concesionario.

Al verificar en la Parte Especial del Contrato de Concesión, no se precisa un procedimiento para el cálculo del monto diario de reducción de la Retribución por cada día de plazo adicional por los días de plazo adicional para completar el Plan de Obras de una Intervención, que solicita el Concesionario.

Por lo anterior, el Concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., le solicita a la Agencia a través de su comunicado 20189000004611, recibido en la Agencia mediante radicado No. 2018-409-095125-2 del 14 de septiembre de 2018, la elaboración de un otrosí que permita establecer de manera formal en el Contrato de Concesión el cálculo del monto diario de reducción de la Retribución por cada día de plazo adicional solicitado por el concesionario para la culminación de las intervenciones.

4. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

4.1. Modificar el Tercer Inciso de la Cláusula 6.1.10 del Apéndice 1 – Parte Especial del Contrato de Concesión No. 003 de 2015, donde se define la tarifa o tasa máxima de referencia establecida para el cobro de los Otros Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados señalados en el Apéndice 2 - Técnico y en el Contrato de Concesión.

4.2. Modificar el literal a) del numeral 10.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, “Recursos para el traslado o protección de Redes”, donde se establece el uso exclusivo de

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

los recursos dispuestos en la subcuenta Redes Mayores, para el traslado o protección de este tipo de redes en las áreas de intervención del proyecto.

- 4.3. Modificar el numeral 68 de la Cláusula 11.9 de la Parte General del Contrato de Concesión, donde se establecen las medidas coactivas para lograr el pago de las aerolíneas que presentan mora en los pagos de las Tasas Aeroportuarias y Derechos de Aeródromo.
- 4.4. Modificar la cláusula 4.1.2. de la Parte Especial del Contrato de Concesión "Cálculo de la Retribución" literal K), romanito iv, donde se define la TDI como la tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivos mensuales equivalente a 0,51437%.
- 4.5. Incluir dentro del Contrato de Concesión un procedimiento para la entrega y verificación de actuaciones, suministros y obras que no compongan completamente una intervención.
- 4.6. Incluir en la Parte Especial del Contrato de Concesión el procedimiento donde se defina el cálculo del monto diario de reducción de la Retribución por cada día de plazo adicional solicitado por el concesionario para la terminación de las intervenciones.

5. CONCEPTOS DE INTERVENTORÍA

5.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

Mediante comunicado CIA-AEC-2018-0094 del 30 de enero de 2018, allegado a la Agencia a través de radicado No. 2018-409-009580-2 del 31 de enero de 2018, la interventoría Consorcio Interaeropuertos, ha emitido concepto integral frente a la solicitud de modificación de la Cláusula 6.1.10 del Apéndice 1 – Parte Especial del Contrato de Concesión, donde se indica lo siguiente:

"(...) es válida y factible la modificación de las disposiciones contractuales previendo que la información necesaria de los terceros, requerida para determinar los valores límites de cobro, no fue suministrada a pesar de los múltiples requerimientos realizados por las partes intervinientes en el contrato de concesión, por lo que para esta Interventoría es viables su sustitución por otra disposición contractual, mediante el mecanismo consagrado en la Cláusula 23.10 del Contrato de Concesión- Parte General, que regula lo relacionado con la Modificación del contrato.

Así mismo, es de resaltar que, con la modificación de la cláusula solicitada por el Concesionario, no se estaría dejando de ejercer el control en estos servicios, puesto que sigue en cabeza de la Superintendencia quien es la legalmente responsable del deber de vigilancia y control, por lo que no habría afectación de los derechos o interés de terceros si se presenta abusos de posición dominante y afectación de libre competencia.

La propuesta de modificación presentada por el Concesionario reza lo siguiente:

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

“La tarifa respecto de los otros Servicios No Asociado a los Ingresos Regulados, que se encuentren definidos en el Apéndice 2 – Técnico y en el Contrato, quedara sometida al libre mercado, bajo la respectiva supervisión y vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio, quien es la autoridad en Colombia que vela por el cumplimiento del mismo”.

Con relación a lo anterior, considera la Interventoría que es necesario que se adicione a la redacción “La tarifa respecto de los otros Servicios No Asociado a los Ingresos Regulados diferentes a arrendamiento, que se encuentren definidos en el Apéndice 2 – Técnico y en el Contrato, quedara sometida al libre mercado, bajo la respectiva supervisión y vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio, quien es la autoridad en Colombia que vela por el cumplimiento del mismo”

Así mismo, resalta esta Interventoría que el procedimiento del libre mercado también se encuentra establecido en el Contrato de concesión para fijar la contraprestación para aquellos Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados, que no se encuentran en listados taxativamente en el contrato. Tal como se transcribe a continuación.

“Contrato de Concesión- Apéndice 2 Técnico – Clausula- 3.3.2 Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados.

*Los **Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados** se listan de manera no taxativa en esta sección junto con las condiciones mínimas que deberá cumplir el **Concesionario** para su prestación. Así mismo, en el Apéndice 1. Especial se establece la contraprestación que recibirá el **Concesionario** por la prestación de cada uno de ellos. En caso de no establecerse contraprestación específica para alguno de los **Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados**, se entenderá que el Concesionario podrá fijarla de acuerdo con las normas de libre mercado.*

*En todo caso, el Concesionario no ejecutará ni permitirá que se ejecuten por parte de los proveedores de **los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados** prácticas, actos o acuerdo que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen.*

*Cuando el **Concedente** tenga fundados motivos para considera que existen prácticas, actos, convenios, procedimientos o sistemas que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959, 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen, el **Concedente** podrá: i) exigirle al Concesionario que las corrija en un plazo no superior a treinta (30) Días Hábiles, ii) fijar los criterios para que el **Concesionario** selecciones al tercero que deberá prestar el servicio en que se estén presentando dichas conductas restrictivas de la competencia.”*

Por último, es necesario recordar que el Concesionario se obliga a mantener indemne a la Agencia Nacional de Infraestructura de cualquier reclamación proveniente de terceros y que se deriven de sus actuaciones.

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

En relación a los riesgos No hay modificación de los riesgos contractuales, los cuales siguen en cabeza del concesionario.

Desde el punto de vista financiero dicha modificación está directamente relacionada con los riesgos que debe asumir el Concesionario establecidos en las cláusulas 15.2 –Riesgos asignados al Concesionario- Romanitos (XVIII, XIX,XXIII) – en atención que es él, quien debe garantizar la facturación y recaudo de los mismos para generar una mayor retribución a su favor, por lo que en caso de generar conductas que puedan considerarse como abusos de posición dominante, se veía afectado el pago de dichos ingresos.

Así las cosas y, al ser un riesgo exclusivo del Concesionario, el área financiera de la Interventoría emite su concepto favorable”.

5.2. Solicitud de Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

Mediante comunicado CIA-AEC-2018-0898, allegado a la Agencia a través de radicado No. 2018-409-086572-2 del 24 de agosto de 2018, la interventoría Consorcio Interaeropuertos, emite concepto integral frente al estudio realizado por el Grupo Aeroportuario del Caribe, donde se evidencian la inexistencia de redes mayores en las áreas de influencia del proyecto, indicando que efectivamente se ha podido verificar la información entregada por el concesionario y corroborar que en las proximidades del aeropuerto Ernesto Cortíssoz, no existen Poliductos, oleoductos, gasoductos o líneas de alta tensión que puedan verse afectadas con la ejecución de las obras definidas a adelantar en el proyecto, por tal razón, la interventoría Consorcio Interaeropuertos se permite manifestar lo siguiente:

“(…) En el proyecto del Aeropuerto Ernesto Cortíssoz, no se realizarán traslados e instalaciones de Redes Mayores, por lo que los recursos de dicha subcuenta, en una alta probabilidad no serán utilizados”

Asimismo, a través de la comunicación CIA-AEC-2018-0932, recibida en la Agencia bajo radicado No. 2018-409-089461-2 del 31 de agosto de 2018, esta interventoría indica lo siguiente:

“(…) en concepto de esta Interventoría, la finalidad del Contrato de Concesión fue establecer unas Subcuentas y afectar los recursos a unas finalidades específicas con el propósito de garantizar la disponibilidad de los mismos para la cobertura o atención de las necesidades o finalidades específicas.

En tanto se aprecie que un recurso se tendrá como subutilizado, dada la inviabilidad o improbabilidad de su utilización para los fines inicialmente previstos, podrá considerarse, desde un punto de vista sustancial o material, que dicho recurso puede en sí mismo clasificarse como un excedente de la respectiva subcuenta y en consecuencia, podrían las partes del contrato de concesión desafectar dicho recurso a la finalidad contractualmente prevista, en tanto no tendría sentido mantener por un argumento u obstáculo meramente formal, congelado un recurso que bien podría la Entidad requerir para otro fin o propósito asociado al proyecto.

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

Teniendo en cuenta lo anterior y fundamentándose la interventoría en el concepto del área técnica y jurídica, la cual tuvo como base el estudio de Redes Mayores presentado por parte del concesionario, en relación a que no existen ningún tipo de Redes Mayores en el área del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz, sería procedente el cambio de destinación del total de los recursos que son fondeados a la subcuenta Redes Mayores, y orientarlos hacia otras subcuentas con destinaciones específicas en las cuales se evidencie un mayor requerimiento acompañado de la necesidad de un recurso adicional, a efectos de procurar la prestación adecuada del servicio, los fines para los cuales se adelantó la celebración del Contrato de Concesión y el interés público, dentro del marco de los principios de eficacia y economía

Por todos los argumentos anteriores considera esta interventoría que, con el fin de utilizar los recursos dentro del proyecto en el contexto indicado, es viable la utilización del mismo siempre y cuando se demuestre la carencia de riesgo de aquellos recursos ociosos o subutilizados en el proyecto, y las partes del Contrato de Concesión así lo convengan, regulen y determinen”.

5.3. Procedimiento de Verificación Entrega de Actuaciones.

Mediante comunicado CIA-AEC-2018-0987 del 12 de septiembre de 2018, allegado a la Agencia a través de radicado No. 2018-409-093684-2 del 12 de septiembre de 2018, la interventoría Consorcio Interaeropuertos, ha emitido concepto integral frente a la solicitud de inclusión de procedimiento para la entrega y verificación de actuaciones, en los siguientes términos:

“(…) la solicitud de modificación del procedimiento de verificación documental de las memorias técnicas, tal como se contempla en la petición del Concesionario, desde el análisis de esta interventoría, no tiene ningún inconveniente, siempre y cuando solo sea verificación de documentación, es decir que no se tenga que realizar mediciones de indicadores de las intervenciones. Lo anterior, en ocasión a que la Retribución del concesionario, es causada por el cumplimiento de los indicadores de disponibilidad de las intervenciones tal como lo manifiesta el concesionario en su solicitud y el Contrato de Concesión, el cual, es claro en establecer momentos en los cuales se procede con el pago de la Retribución, es decir a partir de la suscripción del Acta de Terminación o del Acta de Terminación Parcial de la Intervención, previo cumplimiento de los indicadores mencionados. En ese orden de ideas, es muy importante que se tenga presente que el procedimiento solicitado por el concesionario, de aprobarse, deberá contemplar la entrega y verificación de la infraestructura, bajo el carácter eminentemente técnico y sin el derecho a suscribir algunas de las actas mencionadas anteriormente o ningún documento que haga las veces y, mucho menos, a la medición de indicadores de cumplimiento de disponibilidad de las intervenciones, hasta tanto no se cumpla con todas las condiciones establecidas actualmente en el Contrato de Concesión para tales fines.

Con la salvedad anterior, esta interventoría emite su visto bueno a la solicitud de incorporación de un procedimiento para la etapa de verificación que conlleve a la modificación del Contrato de Concesión”.

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

6. ANÁLISIS TÉCNICO DE LA AGENCIA

6.1. Solicitud de Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

Mediante Memorando No. 2018-309-016401-3 del 11 de octubre de 2018, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual indica que avala los argumentos expuestos por la Interventoría, con los cuales concluye que en el horizonte del Contrato de Concesión no se realizarán traslados e instalaciones de redes mayores, según verificación realizada a las fuentes primarias que tienen a cargo las redes mayores definidas en el Contrato de Concesión, a saber, oleoductos, poliductos, gasoductos o líneas de alta tensión.

Por lo anterior, esta Gerencia considera desde el punto de vista técnico que resulta procedente la solicitud del Concesionario de modificar el Numeral 10.2 "Recursos para el traslado o protección de Redes" de la Parte General del Contrato de Concesión No. 003 de 2015.

Lo anterior, sin perjuicio del concepto que sobre el particular emita la Gerencia de Aeropuertos de la Vicepresidencia de Estructuración, la Gerencia de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, la Gerencia Financiera 2 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y la Gerencia de Gestión Contractual 2 de la Vicepresidencia Jurídica.

7. ANÁLISIS DE ESTRUCTURACIÓN

7.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

Mediante Memorando No. 2018-200-013131-3 del 22 de septiembre de 2018, la Vicepresidencia de Estructuración, emite concepto frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, Numeral 6.1.10. Inciso Tercero, indicando lo siguiente:

"(...) Frente a la recomendación de la Superintendencia en relación con los lineamientos para modificar el párrafo tercero de la cláusula 6.1.10 Multa por cobro excesivo de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, del Apéndice 1 Parte Especial del Contrato de Concesión celebrado entre la Agencia y el Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S., es necesario manifestar que:

El Apéndice 2 Técnico, del Contrato de Concesión en la cláusula 3.3.2 "Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados" indica:

*"Los **Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados** se listan de manera no taxativa en esta sección junto con las condiciones mínimas que deberá cumplir el **Concesionario** para su prestación. Así mismo, en el Apéndice 1. Especial se establece la contraprestación que recibirá el*

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

Concesionario por la prestación de cada uno de ellos. En caso de no establecerse contraprestación específica para alguno de los **Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados**, se entenderá que el **Concesionario** podrá fijarla de acuerdo con las normas de libre mercado.

En todo caso, el **Concesionario** no ejecutará ni permitirá que se ejecuten por parte de los proveedores de los **Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados** prácticas, actos o acuerdos que sean considerados restrictivos a la libre competencia por las Leyes 155 de 1959 y 1340 de 2009, el Decreto 2153 de 1992 y las normas que los complementen, modifiquen o reemplacen.”

De las disposiciones contractuales antes transcritas, claramente se observa que se estableció una limitación para el cobro de los Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, condición que implica un techo o valor máximo, por encima del cual no se podría exceder; esta disposición contractual constituye una herramienta de apremio para el concesionario, la cual tiene como finalidad evitar el cobro de montos que excedan los límites máximos por concepto de cánones de arrendamiento.

Es importante señalar que, al momento de la estructuración del pliego de condiciones del Contrato de Concesión, lo que se pretendía era establecer una comparación de tarifas utilizadas en otros aeropuertos nacionales de similares condiciones, en cuanto a su ubicación geográfica y número de pasajeros movilizados, para lo cual el Concesionario debía obtener la información y tomarla como parámetro en la fijación de sus tarifas.

Ahora bien, como es de nuestro conocimiento, existe una serie de dificultades que no permiten establecer las tarifas máximas a cobrar por los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, debido a que los concesionarios han argumentado aspectos relacionados con la confidencialidad de los contratos, la dificultad de obtener esta información de manera periódica, igualmente han manifestado que se estarían atando las tarifas de un aeropuerto a las que se cobran en otros y pueden no ser valores reales de la actividad económica, entre otros.

Con base a lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura solicita concepto a la Superintendencia de Industria y Comercio la cual recomienda eliminar la Cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, para permitir que las tarifas que por ellos se cobren se rijan por las reglas propias y autónomas del libre mercado, argumentando entre otras cosas lo siguiente: “(...) En una economía de mercado, la teoría económica y la experiencia sugieren que, en ausencia de fallas de mercado, la libre interacción de la oferta y la demanda funcionan con mayor precisión para determinar precios eficientes. por el contrario, la intervención del mercado mediante la regulación de tarifas o de precios, puede generar distorsiones e ineficiencias que así mismo pueden afectar el apropiado entorno de libre competencia económica.”

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

Al respecto, es importante señalar que la Vicepresidencia de Estructuración acogió las recomendaciones de las políticas dadas por la OACI en los documentos Nos. 9082 de 2012 y 2562 de 2013, con relación a los aspectos económicos de los aeropuertos en la cual se recomienda la regulación en el cobro de ciertos servicios.

Sin embargo, y dado que a la fecha no ha sido posible obtener las tarifas máximas para el cobro de los Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, la Vicepresidencia de Estructuración acoge las recomendaciones dadas por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio en cuanto a que la fijación y regulación de las tarifas de dichos servicios sea mediante las normas propias y autónomas del libre mercado.

7.2. Definición de la TDI del Contrato.

Mediante Memorando No. 2017-200-003866-3 del 07 de marzo de 2017, la Vicepresidencia de Estructuración, emite concepto frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, cláusula 4.1.2. "Cálculo de la Retribución" literal K), romanito iv, indicando lo siguiente:

"(...) La Vicepresidencia de Estructuración, luego de hacer la respectiva verificación con relación a la diferencia de los porcentajes de la TDI (Tasa de descuento real de los Ingresos), que se encuentran establecidos tanto en el Contrato Parte General (donde se indica una TDI de 0.5428%) como en el contrato Parte Especial (donde se establece una TDI de 0.51437%), frente al modelo financiero de Estructuración, esta Vicepresidencia se permite manifestar que la Tasa de descuento utilizada en la modelación del proyecto es del 0.5428%".

8. ANÁLISIS JURÍDICO

8.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

Mediante Memorando No. 2018-704-004996-3 del 21 de marzo de 2018, la Gerencia de Gestión Contractual 2, emite concepto jurídico frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, Numeral 6.1.10. Inciso Tercero, en los siguientes términos:

"Respecto al cobro de los otros Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, es importante recordar que se realizaron múltiples reuniones entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI, donde se observó la dificultad para obtener el valor del promedio ponderado, de acuerdo con las tarifas que se cobran los aeropuertos concesionados Simón Bolívar de Santa Marta, Palonegro de Bucaramanga y Rafael Núñez de Cartagena, conforme a lo establecido en el numeral 6.1.10 del Apéndice 1 -Parte Especial del Contrato de Concesión.

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

Lo anterior, tiene su sustento al revisar el Contrato de Concesión de los Aeropuertos de Oriente S.A.S los cuales incluyen los aeropuertos de Bucaramanga, Santa Marta, Valledupar, Riohacha, Cúcuta y Barrancabermeja, donde se observa que fueron dados en concesión solamente el lado tierra de estos aeropuertos; sin incluir el lado aire de los mismos, así las cosas, la estructuración del Contrato de Concesión de los Aeropuertos del Oriente no es asimilable ni comparable a la estructuración del Contrato de Concesión del Aeropuerto de Barranquilla, como quiera que no es posible tener el referente de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados que se prestan en el lado aire de estos aeropuertos.

Adicionalmente, vale la pena precisar que atar las tarifas de un aeropuerto a las que se cobran en otros puede no ser un reflejo de los valores reales de la actividad económica, ya que estos pueden variar por diferentes factores como es el tamaño del aeropuerto, la altitud la cual se ubica, la cantidad de pasajeros y toneladas que moviliza, la cuales son variables que pueden afectar de forma considerable las tarifas que cada aeropuerto cobra.

En consecuencia de lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio, Entidad encargada de regular, promover y mantener la libre competencia de los mercados; concepto sobre la viabilidad en la aplicación de la fórmula del cobro de los Servicio No Asociados a los Ingresos Regulados determinados en el Contrato de Concesión; al respecto, la SIC recomendó eliminar la Cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, para permitir que las tarifas que por ellos se cobren se rijan por las reglas propias y autónomas del libre mercado, argumentando entre otras cosas lo siguiente: "(...) La Superintendencia de Industria y Comercio estima que la redacción de la cláusula al incentivar que los concesionarios compartan información de tarifas, puede facilitar conductas colusorias, tal y como lo ha manifestado la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Así pues, dada la dificultad practica de dar aplicación a la cláusula en mención, aunado a los riesgos que ello puede traer para la libre competencia económica entre aeropuertos, esta superintendencia considera que la cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Contrato debe eliminarse.

(...)

Es importante resaltar que la regulación mediante tarifas máximas usualmente involucra dificultades metodológicas y prácticas como precisamente ocurre en este caso. Por esta razón, en una economía de mercado, la teoría económica y la experiencia sugieren que, en ausencia de fallas de mercado, la libre interacción de la oferta y la demanda funcionan con mayor precisión para determinar precios eficientes. por el contrario, la intervención del mercado mediante la regulación de tarifas o de precios, puede generar distorsiones e ineficiencias que así mismo pueden afectar el apropiado entorno de libre competencia económica¹."

Dentro de ese contexto, es correcto afirmar que intervenir el mercado mediante la regulación de tarifas, o precios que sirvan de techo o límite para los oferentes y demandantes de un producto o

¹ Concepto Superintendencia de Industria y Comercio Rad.17-121336-1-0 fecha 2017-06-09.

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

servicio, puede generar distorsiones e ineficiencia en el mercado, afectando el apropiado entorno de la libre competencia económica entre aeropuertos.

En ese orden de ideas, la Gerente de Gestión Contractual 2 considera conveniente la modificación del numeral 6.1.10 inciso tercero de la Parte Especial del Contrato de Concesión, para permitir que las tarifas que por ellos se cobren se rijan por las reglas propias y autónomas del libre mercado, tal y como lo estipula la Cláusula 3.3.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión.

8.2. Definición de la TDI del Contrato.

Mediante Memorando No. 2017-704-004304-3 del 14 de marzo de 2017, la Gerencia de Gestión Contractual 2, emite concepto jurídico frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, cláusula 4.1.2. "Cálculo de la Retribución" literal K), romanito iv, en los siguientes términos:

"(...) con relación a la diferencia en la fórmula de porcentajes de TDI indicados en numeral 21.2 de la cláusula 21 de la Parte General del Contrato de Concesión y el numeral 4.1.2 de la cláusula 4 literal k) de la Parte Especial del Contrato, esta Gerencia a través de memorando interno No. 2016-310013556-3 solicitó concepto a la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios de Estructuración.

En respuesta a lo anterior, mediante memorando No. 2017-200-003866-3 del 7 de marzo de 2017, esta Gerencia manifestó lo siguiente:

*"La Vicepresidencia de Estructuración, luego de hacer la respectiva verificación con relación a la diferencia de los porcentajes de la TDI (Tasa de descuento de los ingresos), que se encuentran establecidos tanto en el contrato Parte General (dónde se indica una TDI de **0.5428%**) como en el contrato Parte Especial (donde se establece una TDI de **0,51437%**.), frente al modelo financiero de Estructuración, esta Vicepresidencia se permite manifestar que la Tasa de Descuento utilizada en la modelación del proyecto-TDI es de **0.5428%**."*

Así las cosas, la Gerente de Gestión Contractual 2 recomienda la celebración de un otrosí modificatorio al Contrato de Concesión No. 003 de 2015, Parte Especial numeral 4.1.2 de la cláusula 4 literal k), con el fin de ajustar la fórmula de porcentajes de TDI, de acuerdo al concepto emitido por la Vicepresidencia de Estructuración".

8.3. Procedimiento de Verificación Entrega de Actuaciones.

Mediante Memorando No. 2018-704-016011-3 del 03 de octubre de 2018, la Gerencia de Gestión Contractual 2, emite concepto jurídico frente a la solicitud de inclusión de procedimiento para la entrega y verificación de actuaciones, en los siguientes términos:

"(...) En lo que corresponde a la elaboración de un procedimiento para la verificación de obras es importante recordar que el manual de interventoría y supervisión del Sistema Integrado de Gestión de la ANI, establece que se debe implementar herramientas que brinden lineamientos para el

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

cumplimiento de las funciones de las Interventorías y la supervisión de las concesiones de infraestructura de transporte, desarrollando un control integral de los componentes técnico, financiero, administrativo, jurídico, ambiental, social y predial, en cada una de las etapas del contrato de concesión.

Es necesario advertir que el procedimiento solicitado por el concesionario se daría bajo las mismas especificaciones técnicas que se establecen en el Contrato de Concesión para la entrega y verificación de las intervenciones”.

“(…) se debe aclarar que el procedimiento solicitado por el concesionario no implica en ningún momento reconocimiento económico derivado de la retribución, ya que éste solo procede a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Intervención o del Acta de Terminación Parcial de la intervención.

Dentro de este contexto, la Gerencia de Gestión Contractual 2 recomienda la celebración de un otrosí modificatorio al Contrato de Concesión No. 003 de 2015, Parte General numeral 5.2.12, “Procedimiento de verificación” para incluir el procedimiento de la entrega de las actuaciones, suministros y obras que permita la puesta en servicio y operación de éstas, sin tener que esperar hasta la finalización del período de intervención.

Lo anterior, sin perjuicio del concepto que sobre el particular emita el área de técnica y de riesgos de la entidad”.

8.4 Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

Mediante Memorando No. 2018-704-016152-3 del 05 de octubre de 2018, la Gerencia de Gestión Contractual 2, emite concepto jurídico frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, literal a) del numeral 10.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, “Recursos para el traslado o protección de Redes”, en los siguientes términos:

“(…) con base al concepto técnico de la interventoría donde indica que no se requieren en la actualidad o en el futuro los recursos de la Subcuenta de Redes Mayores, por la inexistencia de éstas en el Aeropuerto Ernesto Cortíssoz; para esta gerencia resultaría lógico señalar que estos aportes deben ser trasladados a la subcuenta de excedentes con el fin de atender cualquier necesidad del proyecto, en razón a que no implicaría el incumplimiento de una obligación contractual ni la materialización de un riesgo.

Ahora bien, es importante resaltar que el Contrato de Concesión en su numeral 10.2 identifica los riesgos asociados a las Redes Mayores, al indicar lo siguiente:

“Recursos para el traslado o protección de Redes

- a) Si el Valor Estimado de Redes Mayores, siempre que corresponda a Redes Mayores llegare a ser insuficiente, los recursos serán aportados de la siguiente manera:*

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

- iv. Entre el cien por ciento (100%) y hasta el ciento veinte por ciento (120%) inclusive, el Concesionario asumirá en su totalidad los costos adicionales al Valor Estimado de Redes Mayores.
- v. Superior al ciento veinte por ciento (120%) y hasta el doscientos por ciento (200%) inclusive, el Concesionario aportará el treinta por ciento (30%) y la ANI el setenta por ciento (70%).
- vi. Superior al doscientos por ciento (200%) será a cargo de la ANI.

De acuerdo con la disposición contractual antes transcrita, se observa que para la ocurrencia o materialización de un riesgo asociados a las Redes Mayores por la insuficiencia de recursos se deben superar unos límites establecidos los cuales podrían llegar a generar obligaciones tanto para el Concesionario y para ANI; no obstante lo anterior, al no haber redes mayores que se afecten en la actualidad o a futuro para la ejecución de las obras contempladas en el contrato, los recursos de la Subcuenta de Redes Mayores no se requerirían y como consecuencia no se daría la materialización del riesgo.

Ahora bien, es importante advertir que el Contrato de Concesión No. 003 de 2015 no regula lo atinente al traslado de recursos entre subcuentas, ya que cada una de ellas tiene una destinación especial y específica; por lo cual, se requeriría de una modificación contractual a fin de materializar el traslado de recursos entre subcuentas.

Al Respecto, es importante traer a colación lo manifestado por la Corte Constitucional² con relación a la posibilidad de modificar los contratos de concesión, donde se manifestó lo siguiente:

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

² Sentencia C-300 del 25 de abril de 2012, Magistrado ponente Jorge Ignacio Pretel Chaljub,

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

circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo. Sin embargo, como se señaló en apartes previos y se deriva de la naturaleza vinculante del contrato y del principio de planeación, la modificación debe ser excepcional y debe (a) justificarse en razones autorizadas por la ley y debidamente probadas y fundamentadas, y (b) no corresponder a objetos nuevos; lo contrario crearía incentivos para que las partes se aprovechen de la alta especificidad de las inversiones que la infraestructura demanda y de que la relación contractual ya se encuentra formada, para comportarse de manera oportunista, es decir, mediante conductas dirigidas a ignorar los principios de la contratación estatal –como la libre concurrencia y la selección objetiva- y, por esta vía, de la función administrativa constitucionalmente consagrados.”

Habida consideración a lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta que los contratos de concesión son a largo plazo y por su naturaleza incompletos, lo que implica que es improbable redactar una consecuencia contractual para todas y cada una de las circunstancias que se pueden presentar durante su ejecución, se concluye que es jurídicamente viable que el concesionario y la ANI puedan suscribir un otrosí con el fin de modificar el numeral 10.2 de la Parte General Contrato de Concesión No. 003 de 2015 “Recursos para el traslado o protección de Redes”.

Dentro de este contexto, esta Gerencia recomienda la celebración de un Otrosí modificadorio al Contrato de Concesión No. 003 de 2015 Parte General numeral 10.2 “Recursos para el traslado o protección de Redes”, donde se declare excedente los recursos existentes y futuros de la Subcuenta de Redes Mayores a efectos de hacer uso eficiente de los mismos en el desarrollo del proyecto.

Lo anterior, sin perjuicio del concepto que sobre el particular emita el área de estructuración, financiera, de riesgo y técnica de la entidad.”

9. ANÁLISIS FINANCIERO

9.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

Mediante Memorando No. 2018-310-007416-3 del 15 de mayo de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero 2, emite concepto financiero frente a la solicitud de Otrosí modificadorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, Numeral 6.1.10. Inciso Tercero, en los siguientes términos:

“(…) Es claro para esta Gerencia que, si bien el principio que asistió la inclusión de una fórmula para la fijación de las tarifas de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, involucrando información de carácter confidencial de otros Aeropuertos, obedecía principalmente a que el cobro que el Concesionario realizara por esos servicios tuviera un techo máximo, esta situación en la práctica no se pudo llevar a buen término.

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

Ahora bien, si se tiene en cuenta lo preceptuado en la sección 15.2 Riesgos asignados al Concesionario incisos (xiii), (xviii) y (xix), que respectivamente señalan:

(xiii) Los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones en la rentabilidad del negocio y obtención de utilidades o sufrimiento de pérdidas, toda vez que la Retribución del Concesionario, compensa todas las obligaciones y riesgos asumidos por el Concesionario. Los mecanismos de cálculo de la Retribución, así como de pagos de compensaciones al Concesionario por los riesgos total o parcialmente asumidos por la ANI, contenidos de manera expresa en este Contrato, están diseñados para restablecer y mantener la ecuación contractual.

(xviii) Los efectos favorables o desfavorables de la variación de la liquidez en el Recaudo de los Ingresos Regulados y de los Ingresos No Regulados, así como los efectos favorables y desfavorables derivados de menores Ingresos Regulados y No Regulados y el riesgo de liquidez en general

(xix) Los efectos favorables o desfavorables de la variación en los Ingresos No Regulados derivados de la prestación de los nuevos Servicios No Asociados a Ingresos Regulados de que trata el numeral 3.2.

Resulta comprensible que el Concesionario asumió el riesgo inherente a la generación de Ingresos provenientes de Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, de manera que las consecuencias de la aceptación o no por parte del mercado, de las tarifas que el Concesionario determine cobrar por estos servicios, soportadas en estudios de mercado o demás que estime pertinentes son de su responsabilidad.

En el mismo sentido, debe tenerse en cuenta que la retribución que el Concesionario percibe, depende directamente de la generación tanto de los Ingresos Regulados como de los No Regulados, por consiguiente, es el Concesionario quien debe velar por la mayor retribución a su favor y si la fijación de las tarifas, de la forma que se encuentra reglada en el contrato, en la práctica es disfuncional en la dinámica de generación de ingresos, es procedente propender por soluciones al respecto.

Expuesto lo anterior, esta Gerencia emite concepto favorable para realizar las modificaciones a la cláusula 6.1.10 del Apéndice 1 General Parte Especial del Contrato de Concesión APP No. 003 de 2015, dado que el cambio requerido no es contraproducente con lograr el objetivo del Valor Presente de los Ingresos Generados (VPIG) pactado contractualmente, no sin antes solicitar que se tengan en cuenta las recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio, de la Interventoría y de la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI.

Adicional a lo anterior sugerimos que en el documento modificadorio se registre de forma taxativa que es la Superintendencia de Industria y Comercio quien tendrá la función de vigilar las tarifas que el Concesionario determine para cada uno de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, así como que la fijación de precios a libre mercado no aplica para los servicios que ya tienen una metodología para su cálculo de acuerdo con el numeral 3.3.2 del Apéndice 2 del Contrato".

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

9.2. Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

Mediante Memorando No. 2018-310-016667-3 del 17 de octubre de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero 2, emite concepto financiero frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, literal a) del numeral 10.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, "Recursos para el traslado o protección de Redes", en los siguientes términos:

"(...) Con fundamento en los estudios técnicos aportados por la Interventoría, en los cuales se concluye que actualmente y durante el desarrollo del Contrato de Concesión, en el Aeropuerto Ernesto Cortissoz no hay Redes Mayores que se afecten y cuyo traslado sea necesario para la ejecución de las obras contempladas en el Plan de Intervenciones del Contrato y con el objetivo de propender por un adecuado direccionamiento de los recursos disponibles en el proyecto para atender necesidades que requieren de fondeo, consideramos procedente adelantar las gestiones contractuales que se requieran para definir el destino de los recursos existentes y futuros de la Subcuenta Redes Mayores hacia usos más eficientes y requeridos dentro del Proyecto.

Lo anterior, sin perjuicio del concepto que sobre el particular tenga la Vicepresidencia de Estructuración, en virtud de las solicitudes de conceptos realizadas por esta Gerencia en comunicados radicados ANI 2018-310-012379-3 de agosto 16 de 2018 y 2018-310-015958-3 de octubre 3 de 2018".

9.3. Aclaración a Referencia Estructura Tarifaria del Contrato de Concesión.

Mediante Memorando No. 2018-310-016665-3 del 17 de octubre de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero 2, emite concepto financiero frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, numeral 68 de la Cláusula 11.9 de la Parte General, en el que se verifica por parte de esta coordinación la existencia de un error en la referencia de los numerales donde se establecen las medidas coactivas que serán aplicadas a las aerolíneas que presentan mora en los pagos de las tasas aeroportuarias y los derechos de aeródromo, indicando lo siguiente:

"(...) se emite concepto favorable para el cambio de la referencia al artículo 23 de la Resolución 5720 de la Aerocivil en la sección 11.9 del Contrato de Concesión por los artículos 14, 21, 30 y 35.

El concepto favorable se emite, sin perjuicio del concepto que sobre el particular tenga la Vicepresidencia de Estructuración en respuesta a los memorandos 2018-309-007398-3 de mayo 15 de 2018 y 2018-310-015958-3 de octubre 3 de 2018, enviados por esta Gerencia".

9.4. Definición de la TDI del Contrato.

Mediante Memorando No. 2018-310-016664-3 del 17 de octubre de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero 2, emite concepto financiero frente a la solicitud de Otrosí

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

modificadorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, cláusula 4.1.2. "Cálculo de la Retribución" literal K), romanito iv, en los siguientes términos:

"(...) Realizando un análisis de las Tasas Reales de Descuento de los Ingresos utilizadas en los proyectos de Cuarta Generación – 4G y particularmente de aquellos cuyo mes de referencia del contrato es diciembre 2013, esta Gerencia encuentra razonable unificar las referencias de las secciones i) "21.2 Valor Presente de los Ingresos Generados" del Contrato de Concesión Parte General y ii) "4.1.2. Cálculo de la Retribución", literal "k", romanito "iv" del Contrato de Concesión Parte Especial, al 0.5428% efectivo mensual, por lo cual, emite concepto favorable para la celebración del otrosí modificadorio".

9.5. Procedimiento para el cálculo de la reducción de la retribución por solicitud de plazo adicional.

Mediante Memorando No. 2018-310-016666-3 del 17 de octubre de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero 2, emite concepto financiero frente a la solicitud de Otrosí modificadorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, donde se pretende definir el cálculo del monto diario de reducción de la Retribución por cada día de plazo adicional solicitado por el concesionario para la terminación de las intervenciones, en los siguientes términos:

"(...) Haciendo un análisis de las fórmulas que se emplean en los proyectos de Cuarta Generación – 4G, para calcular la reducción a aplicar en la retribución del Concesionario por cada día de plazo adicional solicitado para finalizar una Intervención sin sanciones, se observa que en la gran mayoría de estos proyectos se utiliza el 90% del valor correspondiente a la multa por incumplimiento de las Intervenciones de la Unidad Funcional, esto es, 90 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes, por lo cual, esta Gerencia encuentra procedente utilizar como referencia los 90 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes, indicados por la Vicepresidencia de Estructuración al referirse a la multa por el incumplimiento del Plan de Intervenciones para determinar el cálculo de reducción a aplicar en la retribución del Concesionario por cada día de plazo adicional solicitado para finalizar una Intervención sin sanciones".

10. ANÁLISIS DE RIESGOS

10.1. Solicitud de Modificación Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.

Mediante Memorando No. 2018-602-006360-3 del 24 de abril de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Riesgos, emite concepto frente a la solicitud de Otrosí modificadorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, Apéndice 1, Parte Especial, Numeral 6.1.10. Inciso Tercero, en los siguientes términos:

"(...) El análisis de riesgos está enmarcado dentro de los lineamientos de política establecidos en los CONPES 3107 de 2001, 3133 de 2001 y 3807 de 2014 que rigen la materia, así como la Ley 448 de 1998, el decreto 423 de 2001, y demás leyes y decretos que la modifiquen o ajusten. En este sentido,

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

y de acuerdo con la solicitud del asunto para emitir concepto sobre la viabilidad de adelantar la modificación del inciso 3 del Numeral 6.1.10 del Contrato de Concesión – Parte Especial, la Gerencia de riesgos emite concepto de la siguiente manera:

Teniendo en cuenta los conceptos de la interventoría y de las diferentes áreas de la Agencia, esta Coordinación considera procedente la realización de un Otrosí que permita modificar el tercer párrafo de la cláusula 6.1.10 del Apéndice 1 – Parte Especial del Contrato de Concesión, en cuanto a la no aplicabilidad de lo especificado en dicha cláusula. Sin embargo, recomendamos analizar la conveniencia entre eliminar o cambiar las tarifas máximas de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, dadas las siguientes recomendaciones:

1. Frente a la dificultad de medir la tarifa o tasa máxima de referencia respecto de los Otros Servicios No Asociados a Ingresos Regulados que actualmente está definida en el tercer párrafo de la cláusula 6.1.10 del contrato de Concesión, y de acuerdo con las pautas presentadas por la Superintendencia de Industria y Comercio para que la ANI evalúe cuales servicios pueden requerir la definición de una tarifa máxima, se deben identificar:
 - Cuáles de los servicios no asociados a ingresos regulados representan una facilidad esencial.
 - El grado de competencia por el mercado y en el mercado para las tarifas de los servicios que pretendan regularse o desregularse.
 - Posibilidad de que el Concesionario abuse de su posición de dominio frente a un servicio.
 - Otras fallas de mercado en los servicios afectados por la modificación contractual, distintas a las asociadas con el poder de mercado.

Se recomienda evaluar estos elementos indicados por la Superintendencia como soporte para la conveniencia de eliminar la tarifa o tasa máxima de referencia.

2. En caso de no eliminar la tarifa o tasa máxima de referencia de los Otros Servicios No Asociados a Ingresos Regulados, se deben definir para su cálculo referencias de mercado que permitan reemplazar a los aeropuertos concesionados Rafael Núñez de Cartagena, Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta y Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga, puesto que no se puede obtener la información de estos aeropuertos, según lo evidenciado por el concesionario. Al tener nuevas referencias se debe ajustar la fórmula para que se pueda calcular de manera objetiva la tarifa o tasa máxima de referencia de los Otros Servicios No Asociados a Ingresos Regulados.

Es importante destacar que la modificación de la cláusula 6.1.10 de la Parte Especial del Contrato de Concesión no tiene impacto alguno en la actual Estructura de Riesgos del proyecto, conforme a lo establecido en las cláusulas 15.2 y 15.3 de la Parte General del Contrato de Concesión en

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

Referencia, lo que significa que el riesgo por la variación en los Ingresos No Regulados derivados de la prestación de los Nuevos Servicios No Asociados a Ingresos Regulados de que trata el numeral 3.2 de la parte general del Contrato de Concesión sigue asignado al Concesionario.

10.2. Solicitud de Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.

Mediante Memorando No. 2018-602-016630-3 del 17 de octubre de 2018, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Riesgos, emite concepto favorable frente a la solicitud de Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 2015, literal a), numeral 10.2 Parte General, en los siguientes términos:

"(...) Teniendo en cuenta el aval del área técnica del proyecto a la verificación por parte del Concesionario y la Interventoría sobre la no existencia de Redes Mayores en el proyecto sobre las cuales se puedan requerir recursos de la subcuenta "Redes Mayores", esta Coordinación no tiene objeciones a la realización de una modificación contractual que permita el traslado de recursos de la subcuenta "Redes Mayores" a otras subcuentas del proyecto. Lo anterior, sin perjuicio del concepto sobre el particular que emitan las áreas de estructuración y financiera de la Entidad".

11. VIABILIDAD DE LA MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

Una vez efectuado el análisis anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura considera prudente modificar el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 de 05 de marzo de 2015, en lo referente a los siguientes temas:

- Regulación de la Cláusula 6.1.10 - Parte Especial del Contrato de Concesión – Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados – Otros Servicios.
- Traslado de Recursos Subcuenta de Proyecto Redes Mayores.
- Aclaración de la Referencia de la Estructura Tarifaria del Contrato de Concesión.
- Definición de la TDI del Contrato.
- Procedimiento de Verificación Entrega de Actuaciones.
- Procedimiento para el cálculo de la reducción de la retribución por solicitud de plazo adicional.

12. ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN

CLÁUSULA PRIMERA: Modificar el inciso tercero de la Cláusula 6.1.10 del Apéndice 1 –Parte Especial del Contrato de Concesión No.003 del 05 de marzo de 2015, la cual quedará de la siguiente manera:

"6.1.10 Multa por cobro excesivo de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados:

(...)

"La tarifa respecto de los otros Servicios No Asociado a los Ingresos Regulados diferentes a arrendamiento, que se encuentren definidos en el Apéndice 2 – Técnico y en el Contrato, quedara

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

sometida al libre mercado, bajo la respectiva supervisión y vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio, quien es la autoridad en Colombia que vela por el cumplimiento del mismo.”

PARÁGRAFO PRIMERO: Los otros Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, cuya metodología de cobro y selección se encuentren regulados de acuerdo con el numeral 3.3.2. Apéndice 2 – Técnico del Contrato de Concesión, seguirán estando sometidos a dicha regulación.

CLÁUSULA SEGUNDA: Adicionar el numeral 4.7 de la Sección 4 de la Parte Especial del Contrato de Concesión el cual tendrá el siguiente texto:

“4.7. Procedimiento para declaración de excedentes de recursos.

- i. Durante la ejecución del Contrato de Concesión podrán advertirse la existencia de recursos ociosos en las Subcuentas del Proyecto.
- ii. Se entenderán como recursos ociosos aquellos dineros que encontrándose afectos al cubrimiento de un riesgo asociado a una de las subcuentas específicas del Contrato de Concesión, ya no se requieran para cubrir la materialización de dicho riesgo, por haber desaparecido los presupuestos que podrían haber llevado a dicha materialización.
- iii. En tales eventos, el Concesionario y/o el Concedente notificarán a la otra parte sobre los fundamentos que permiten evidenciar la desaparición del riesgo o los presupuestos que dieron origen a la creación de la respectiva Subcuenta.
- iv. La parte que recibe la notificación precitada realizará la evaluación correspondiente sobre la existencia de los fundamentos expuestos en la solicitud, y emitirá su propio concepto, previo pronunciamiento de la Interventoría sobre la procedencia o no de los argumentos expuestos en la solicitud.
- v. En el evento en que las partes del Contrato de Concesión determinen mediante el procedimiento acá indicado que la solicitud para declaración de excedentes de recursos resulta procedente, las partes procederán a la suscripción de un Acta de Declaratoria de Excedentes de los recursos de la respectiva subcuenta, la cual deberá contener como mínimo lo siguiente:
 - a. Identificación de la Subcuenta cuyos recursos se consideran excedentes.
 - b. Los fundamentos de hecho y de derecho que soportan la declaratoria.
 - c. La relación de los conceptos emitidos por las partes y la Interventoría, así como los documentos que hicieran parte de los mismos.
 - d. La proporción y cuantificación de los recursos que corresponderán a la ANI y el Concesionario, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión para cada Subcuenta.
- vi. Los recursos cuyo beneficiario final conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión sea la ANI, serán trasladados a la Subcuenta de Excedentes ANI; los recursos cuyo beneficiario final conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión sea el Concesionario, serán trasladados a la Subcuenta Proyecto.

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

- vii. Con anterioridad al traslado de los recursos declarados como excedentes a las subcuentas precitadas, las Partes verificarán que los aportes contractualmente previstos para las demás subcuentas del proyecto se encuentren cumplidos:

Si los aportes se encontraran cumplidos, se procederá a solicitar a la Fiduciaria, por conducto del Concedente, la realización del traslado de los recursos, en las proporciones y destinatarios, establecidos en el Acta de Declaratoria de Excedentes, adjuntando copia de la misma.

En el evento en que se encontraran pendientes de realización aportes establecidos en el Contrato de Concesión a las Subcuentas del proyecto, el Concedente instruirá a la Fiduciaria para que de los recursos que sean decretados como excedentes, se tomen los dineros necesarios para cumplir con el fondeo pendiente, así:

- Si de los recursos declarados como excedentes la ANI fuera beneficiaria, y existieran aportes pendientes por realizar en otras Subcuentas para la fecha de solicitud formulada a la Fiduciaria, se tomarán los excedentes declarados a favor de la ANI y se trasladarán a la Subcuenta o Subcuentas respectivas para cubrir los aportes pendientes hasta concurrencia de estos, y los recursos restantes (si los hubieran) serán trasladados a la Subcuenta de Excedentes ANI.
 - Si de los recursos declarados como excedentes el Concesionario fuera beneficiario, y existieran aportes pendientes por realizar en otras Subcuentas para la fecha de solicitud formulada a la Fiduciaria, se tomarán los excedentes declarados a favor del Concesionario y se trasladarán a la Subcuenta o Subcuentas respectivas para cubrir los aportes pendientes hasta concurrencia de estos, y los recursos restantes (si los hubieran) serán trasladados a la Subcuenta Proyecto.
- viii. Respecto de los fondeos futuros a la Subcuenta sobre la cual se han declarado los excedentes en virtud del procedimiento acá descrito, el giro futuro de los mismos se realizará a la Subcuenta de Excedentes ANI respecto de los recursos de los cuales fuera beneficiaria, previa observancia del procedimiento indicado en el romanito vii anterior.

Respecto de los fondeos futuros a la Subcuenta sobre la cual se han declarado los excedentes en virtud del procedimiento acá descrito, el giro futuro de los mismos se realizará a la Subcuenta Proyecto respecto de los recursos de los cuales fuera beneficiario el Concesionario en relación con tales aportes futuros, previa observancia del procedimiento indicado en el romanito vii anterior.

CLÁUSULA TERCERA: Recursos Redes Mayores. Declarar excedentes los recursos existentes de la respectiva Subcuenta teniendo en cuenta que no se requieren los presupuestos que dieron origen a la creación de la misma.

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

Teniendo en cuenta el procedimiento descrito en la cláusula segunda se han declarado excedentes los recursos de la Subcuenta Redes Mayores, los mismos serán trasladados a la Subcuenta Proyecto y a la Subcuenta de Excedentes ANI en los siguientes porcentajes, así:

- Subcuenta Proyecto: 60%
- Subcuenta ANI: 40%

La destinación de los fondeos futuros de esta Subcuenta serán las subcuentas indicadas anteriormente en los porcentajes indicados en esta Cláusula con la observancia en todo caso de lo previsto en el procedimiento indicado en la Cláusula segunda.

CLÁUSULA CUARTA: Modificar el numeral 68 de la cláusula 11.9 "Otras Obligaciones del Concesionario" del a Parte General del Contrato de Concesión, el cual quedará así:

"Informar a la Aerocivil los casos de mora superiores a los treinta (30) días calendario, contados desde el vencimiento del plazo para el pago señalado en los artículos 14, 21, 30 y 35 de la Resolución de Tarifas. Efecto para el cual el Concesionario deberá remitir copia de tal comunicación a la ANI y al Interventor. En consecuencia, recibida la anterior comunicación por parte de la Aerocivil, será ésta la responsable de ordenar la suspensión o no aprobación de los planes de vuelo del operador incumplido. La Aerocivil deberá comunicar al Concesionario, a la ANI y al Interventor dicha decisión, la cual será de obligatorio cumplimiento para éstos."

CLÁUSULA QUINTA: Modificar el literal k), numeral 4.1.2 de la cláusula 4 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, la cual quedara así:

- k) *De no existir acuerdo entre el Concesionario y el Interventor en el plazo previsto en el literal **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** anterior en cuanto al contenido del Acta de Cálculo de la Retribución, y salvo que la ANI esté de acuerdo con el Concesionario, se procederá así:*
- i) *La Retribución se reconocerá conforme al cálculo efectuado por el Interventor, siempre que dicho cálculo no haya sido objetad por la ANI.*
 - ii) *El Concesionario podrá acudir al Amigable Componedor para que defina la controversia.*
 - iii) *La existencia de una controversia no detendrá el traslado de las sumas no discutidas de acuerdo con los plazos y mecanismos previstos en el Contrato.*
 - iv) *De existir a la postre una diferencia entre el valor trasladado y el resultante de la aplicación del método de solución de controversias, esta diferencia será actualizada hasta la fecha del pago conforme la siguiente fórmula:*

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

$$Diferencia_i = (VT - VSC) * \left(\frac{IPC_i}{IPC_t} \right) \times (1 + TDI)^{t-t}$$

Donde,

<i>Diferencia_n</i>	<i>Valor de la diferencia a reconocer entre las Partes. Si la diferencia es negativa, la ANI deberá pagar al Concesionario. Si la diferencia es positiva, el Concesionario deberá pagar a la ANI.</i>
<i>VT</i>	<i>Valor de la Retribución trasladado al Concesionario antes de la solución de la controversia.</i>
<i>VSC</i>	<i>Valor de la Retribución efectivamente determinado por el Amigable Componedor o el Tribunal de Arbitramento.</i>
<i>IPC_i</i>	<i>IPC del mes inmediatamente anterior al mes i</i>
<i>IPC_t</i>	<i>IPC del mes inmediatamente anterior al mes t</i>
<i>TDI</i>	<i>Tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivos mensuales y que para efectos de este Proyecto será del (0,5428%).</i>
<i>T</i>	<i>Mes en el cual se presenta la controversia respecto a la Retribución del Concesionario</i>
<i>i</i>	<i>Mes en el cual se soluciona la controversia respecto a la Retribución del Concesionario</i>

V) El pago de la diferencia deberá efectuarse dentro de los términos y con los intereses a que se refiere el numeral 3.10 del Contrato de Concesión – Parte General.

CLÁUSULA SEXTA: Con anterioridad a la firma del Acta de Terminación de la Intervención, o entre el periodo de tiempo comprendido entre la firma del Acta de Terminación Parcial de la Intervención y la firma del Acta de Terminación de la Intervención, el Concesionario, la ANI y la Interventoría podrán suscribir Actas de Verificación Parcial. Estas Actas de Verificación Parcial tendrán por objeto, asegurar que los espacios entregados por el Concesionario para su habilitación a los usuarios, sean desde el punto vista físico seguros y aptos para su utilización: Se entenderá que los espacios y los suministros son seguros y aptos para su utilización cuando individualmente cumplan con las Especificaciones Técnicas previstas en el Contrato de Concesión y sus apéndices, y cuando dichos

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

espacios o suministros no pongan en riesgo la seguridad humana de los usuarios respectivos, condiciones que serán previamente Verificadas por la Interventoría, y que serán parte del objeto y contenido del Acta de Verificación Parcial respectiva.

Con este procedimiento se garantiza que no se desmejoren los niveles de servicio de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible objeto del Acta de entrega de la Infraestructura.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para la suscripción de las Actas de Verificación Parcial, se seguirá el procedimiento de que trata el numeral 5.2.12 de la Sección 5 de la Parte General del Contrato de Concesión, en sus acápite i), ii), iii) y viii). En este caso, si aplicado el método precitado existieran observaciones frente a las obras o suministros entregadas, estas solo serán objeto del Acta de Verificación Parcial una vez subsanadas las mismas.

Las Actas de Verificación Parcial serán suscritas por el Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI, o quien haga sus veces, el Supervisor, el Interventor y el Concesionario.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La suscripción del Acta de Verificación Parcial en ningún caso será causa suficiente, por si misma, para el reconocimiento de Retribución por las Intervenciones teniendo en cuenta que la medición de Indicadores de las Intervenciones solo se hará una vez suscrita el Acta de Terminación de la Intervención o el Acta de Terminación Parcial de la Intervención, según sea el caso. El Acta de Verificación Parcial se tendrá como soporte del cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de las obras o suministros entregados, al momento de la suscripción del Acta de Terminación de la Intervención o el Acta de Terminación Parcial de la Intervención, según sea el caso, no siendo necesario verificar nuevamente el cumplimiento de Especificaciones Técnicas de las obras o suministros acreditadas por este medio.

PARÁGRAFO TERCERO: A Partir de la suscripción del Acta de Verificación Parcial los espacios que estaban en proceso de intervención y los equipos suministrados serán tenidos en cuenta respecto de las obligaciones de Operación, Mantenimiento y Explotación comercial establecidos en el Contrato de Concesión para la Infraestructura Disponible.

PARÁGRAFO CUARTO: La medición de indicadores respecto de las obras o suministros verificados se hará al momento de la suscripción del Acta de Terminación de la Intervención o el Acta de Terminación Parcial de la Intervención, según sea el caso.

CLÁUSULA SEPTIMA: GARANTIAS: Modificar el numeral 7.1 de la cláusula 7 de la Parte Especial del Contrato de Concesión “Garantía Única de Cumplimiento”, insertando el párrafo primero, el cual quedará de la siguiente manera:

PARÁGRAFO PRIMERO. Al momento de la suscripción del Acta de verificación de las actuaciones, suministros y obras el Concesionario activará los amparos de estabilidad de las obras y la Calidad de

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

bienes y equipos suministrados de las actuaciones que se van culminando; ajustando las vigencias y el valor de los amparos de acuerdo con la información financiera señalada en el Apéndice 10 del Contrato de Concesión No. 003 de 2015.

CLÁUSULA OCTAVA: Modificar el acápite (i) del literal a) del numeral 5.2.4 de la Parte General del Contrato de Concesión, el cual quedará así:

“Por cada día de plazo adicional efectivamente requerido para terminar la Intervención, se generará una reducción de la Retribución (R2) a favor del Concesionario, equivalente al 90% de 90 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes por cada día de plazo adicional solicitado para finalizar una Intervención sin sanciones. El valor de esta reducción a la Retribución no corresponde a una Deducción y, por lo tanto, no será tenido en cuenta para efectos del cálculo de la Deducción máxima ni del límite a las Deducciones previstas en la Parte Especial.”

CLÁUSULA NOVENA: El Concesionario acepta las modificaciones expresadas dentro del presente Otrosí al Contrato de Concesión No. 003 de 05 de marzo del 2015, y renuncia a cualquier tipo de reconocimiento por concepto de desplazamientos en el ingreso que puedan presentarse por las modificaciones realizadas al Contrato por medio del presente documento.

CLÁUSULA DECIMA: Las demás Cláusulas y condiciones del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 del 05 de marzo de 2015 y todos los documentos que hacen parte integral del mismo, conservan vigencia y validez.

CLÁUSULA DECIMA PRIMERA: VIGENCIA Y VALIDEZ DE LO NO MODIFICADO - Las Cláusulas y Condiciones del Contrato de Concesión No. 003 de 2015, no serán modificadas en la modificación propuesta, conservarán plena y total vigencia y validez. Su no mención no exime a las partes del cumplimiento de los mismos.

CLÁUSULA DECIMA SEGUNDA: RIESGOS Y OBLIGACIONES - la modificación propuesta no conllevará modificación en la identificación y asignación de los riesgos consignados en el Contrato de Concesión. En este sentido, tampoco se pactan obligaciones contingentes a cargo de la Nación.

13. MODALIDAD DE SELECCIÓN Y FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE LA SOPORTAN

Se trata de una modificación bilateral al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 003 del 15 de marzo de 2015.

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

14. CONTROL Y SEGUIMIENTO

El control y seguimiento de la ejecución del contrato estará a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual o quien haga sus veces

15. NIVEL DE EXTENSION DE LOS AMPAROS.

La presente modificación no afecta ni da lugar a modificación de las garantías ya constituidas, sin embargo, con ocasión de la modificación contractual, el Concesionario deberá allegar certificación de las compañías aseguradoras en las que certifiquen que conocen y aceptan del contenido de la misma.

Cordialmente,



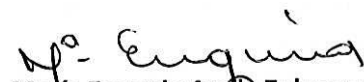
LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ

Vicepresidente de Gestión Contractual

Elaboró
Componente Técnico

Revisó

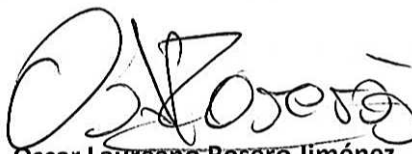

Joel Vargas Miranda
 Apoyo Supervisión Técnica


María Eugenia Arce Zuluaga
 Gerente de Proyectos Aeroportuarios - VGC


José Ariel Muñoz Vargas
 Apoyo Líder Supervisión

Componente Financiero


Nestor Raul Palacios Suescun
 Apoyo Financiero


Oscar Laureano Rosero Jiménez
 Gerente G.I.T. Financiero 2 – VGC

Componente Jurídico

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

Jaime Martínez Martín
Abogado Asesoría Gestión Contractual 2

Priscila Sanchez Sanabria
Gerente Gestión Contractual 2 - VJ

Componente riesgos

Arley Molano Sierra
Apoyo Riesgos

Andrés Alberto Hernández Florián
Gerente G.I.T. Riesgos – VPRE

