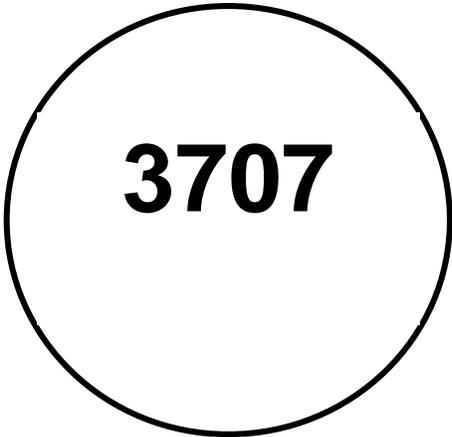


# Documento Conpes

---

Consejo Nacional de Política Económica y Social  
República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación



3707

**IMPORTANCIA ESTRATEGICA DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN,  
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS OBRAS  
COMPLEMENTARIAS ASOCIADAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN  
DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ D.C.**

**Versión aprobada**

**DNP - DIES, DIFP, OAJ.  
Ministerio de Transporte  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público  
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

**Bogotá D.C., 31 de octubre de 2011**

## Resumen

El Ministerio de Transporte solicitó al CONPES la declaratoria de importancia estratégica para la ejecución, operación y mantenimiento de las Obras Complementarias<sup>1</sup> del Contrato de concesión del Aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá, al verificar que es necesario la demolición y reemplazo de la actual Terminal de Pasajeros, por cuanto el diseño inicial del proyecto no soportaría los niveles de tráfico actuales ni una proyección razonable de su evolución, lo que conllevaría a una inminente afectación grave de la prestación del servicio público<sup>2</sup>.

Todo lo anterior, bajo la premisa de preservar la misma asignación de riesgos y las mismas obligaciones pactadas desde el comienzo del contrato de concesión.

**Clasificación:** S231

**Palabras claves:** Concesión / Aeropuerto / Delta / Obras / Complementarias

---

<sup>1</sup> **DELTA de Valor del Proyecto de Modernización del Aeropuerto internacional El Dorado:** resultante entre la alternativa inicial y la propuesta de demolición y reemplazo a saber:

- **Alternativa Inicial:** La propuesta básica consistente en la remodelación y reforzamiento de la Terminal 1 de pasajeros y la construcción de la Terminal 2 (Terminal Internacional de Pasajeros).
- **Propuesta de Demolición:** la propuesta de demolición y reemplazo de la Terminal 1 de pasajeros adosada a la nueva Terminal 2 de pasajeros del Aeropuerto internacional El Dorado.

<sup>2</sup> Según Otrosí No. 2 al Contrato de concesión del Aeropuerto El Dorado.

## CONTENIDO

<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>II. ANTECEDENTES .....</b>	<b>4</b>
<b>III. JUSTIFICACIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>IV. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA O PROYECTO.....</b>	<b>8</b>
<b>V. FINANCIACIÓN .....</b>	<b>10</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>12</b>
<b>VII. ANEXOS .....</b>	<b>15</b>

## **I. INTRODUCCIÓN**

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, la declaratoria de importancia estratégica del “Proyecto para la ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión<sup>3</sup> del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C.”, de acuerdo con la solicitud presentada por la Aeronáutica Civil<sup>4</sup>, en el marco de la Ley 819 de 2003<sup>5</sup>, el Decreto 4730 de 2005<sup>6</sup> y la Ley 1450 de 2011<sup>7</sup>.

## **II. ANTECEDENTES**

Las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “*Prosperidad para Todos*” reconoce la necesidad de fortalecer los principales nodos sobre los que confluyen flujos comerciales con alto impacto sobre el comercio exterior y la distribución interna de mercancías, así como de fomentar acuerdos internacionales para incrementar el transporte de pasajeros y carga en todos los modos de transporte. Para tales efectos, se plantea la diversificación en la oferta de infraestructura en diferentes modos y la consolidación de la existente, y de esta forma dinamizar la economía nacional en beneficio de este sector.

De otra parte, se señala que actualmente está siendo intervenida la infraestructura aeroportuaria que moviliza la mayor cantidad de pasajeros y carga, para mejorar su nivel de servicio, y que por esa razón, el Gobierno Nacional debe velar por el buen desempeño técnico, legal y financiero de los contratos de concesión que se encuentran en ejecución, y los que se suscriban en el futuro.

---

<sup>3</sup> No. 6000169-OK del 12 de septiembre de 2006.

<sup>4</sup> Oficios Aerocivil solicitud trámite de Conpes: Rad. Nos. 2011-663-029082-2 y 2011-663-032175-2. agosto y septiembre de 2011.

<sup>5</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal. Ver artículos 10 y 11.

<sup>6</sup> Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto. Ver los artículos 21 y 33.

<sup>7</sup> Ley del PND “Prosperidad para Todos” 2010 - 2014. Deroga el inciso 2o del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 que exigía concepto previo del CONPES para adiciones y prórrogas de concesiones de obra pública. Ver el Artículo 276.

En consonancia con lo anterior, el CONPES, mediante documento 3527 de 2008 “*Política Nacional de Competitividad y Productividad*” establece, como uno de sus ejes estratégicos, la consolidación de Colombia como destino turístico de clase mundial y a su vez, la priorización de proyectos de infraestructura claves para la competitividad del país, así como en materia de comercio exterior, el sector aeronáutico se constituye en un medio estratégico para el país, al ser el primero en la región en volumen de movimiento de carga por la vía aérea.

En este sentido, el Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, han considerado realizar una adición al Contrato de concesión del Aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C., teniendo en cuenta el artículo 276<sup>8</sup> de la Ley 1450 de 2011 y demás normas vigentes<sup>9</sup>.

En el marco de lo anterior, el Consejo Superior de Política Fiscal – Confis evaluó y avaló fiscalmente los aportes estatales necesarios para la adición a este contrato de concesión, en su sesión del 20 de octubre de 2011 y la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto<sup>10</sup>, en desarrollo a lo dispuesto por la Leyes 185 de 1995<sup>11</sup> y 448 de 1998<sup>12</sup> y el Decreto 423 de 2001<sup>13</sup>. Así mismo se obtuvo el pronunciamiento del Ministerio de Transporte en cuanto a la asignación de riesgos mediante oficio MT: 20111210149471 del 31 de marzo del 2011.

### **III. JUSTIFICACIÓN**

El aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C., es el principal aeropuerto del país, y también es el primer aeropuerto de Suramérica en términos de movimiento de carga y el tercero en cuanto a tráfico de pasajeros, con una movilización en el año 2010, de 4.983.604 pasajeros internacionales y 13.950.599 pasajeros nacionales, lo que significa una participación del 72% y

---

<sup>8</sup> Por cuanto derogó el inciso 2º del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007

<sup>9</sup> Incluido el Decreto 4730 de 2005 y la Ley 111 de 1996, en lo que corresponda.

<sup>10</sup> Según Oficio MHCP 2-2011-024066 del 27 de julio de 2011.

<sup>11</sup> Por la cual se autorizan operaciones de endeudamiento interno y externo de la Nación, se autorizan operaciones para el saneamiento de obligaciones crediticias del sector público, se otorgan facultades y se dictan otras disposiciones.

<sup>12</sup> Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.

<sup>13</sup> Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995.

43% respectivamente, con respecto al total del mercado nacional. En cuanto al movimiento de carga, se transportan a través de este aeropuerto un total de 593.946 toneladas, 492.171 toneladas de comercio exterior y 101.775 toneladas a nivel nacional, lo que significa una participación del 82.52% y 37.16% respectivamente, con respecto al total del mercado nacional.

**Tabla 1. Tráfico de Pasajeros en el periodo 2004-2010 en el Aeropuerto internacional El Dorado**

PAX	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Internacionales	2.946.520	3.329.101	3.851.227	4.384.043	4.649.360	4.621.009	4.983.604
Nacionales	7.077.021	7.406.658	7.979.926	8.443.612	8.806.971	10.278.181	13.950.599
<b>TOTAL</b>	<b>10.023.541</b>	<b>10.735.759</b>	<b>11.831.153</b>	<b>12.827.655</b>	<b>13.456.331</b>	<b>14.899.190</b>	<b>18.934.203</b>

Fuente: Oficina de Transporte Aéreo Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil

**Tabla 2. Tabla de Crecimiento anual del Tráfico de pasajeros**

Tasa de Crecimiento	2005	2006	2007	2008	2009	2010	PROMEDIO
Internacionales	12,98%	15,68%	13,83%	6,05%	-0,61%	7,85%	8,56%
Nacionales	4,66%	7,74%	5,81%	4,30%	16,71%	35,73%	14,06%

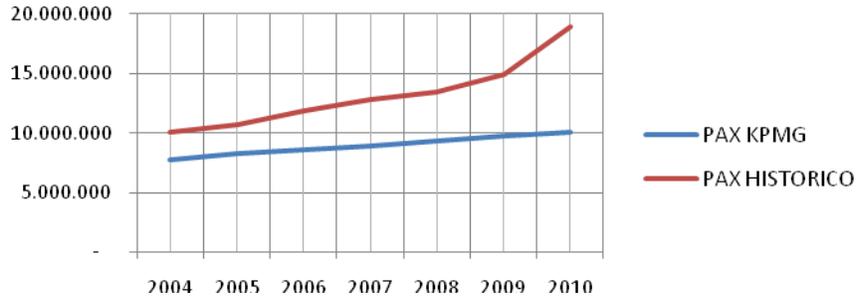
Es importante señalar que las proyecciones de tráfico presentadas por el estructurador técnico, legal y financiero<sup>14</sup> del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., fueron pronta y ampliamente superadas en la medida en que se fue ejecutando el proyecto. Es así, que mientras las tasas de crecimiento promedio establecidas en la estructuración para el período 2004 – 2022, fueron del 4% para pasajeros internacionales y del 3,9% para pasajeros nacionales, el crecimiento promedio real de los pasajeros nacionales e internacionales para el periodo de la concesión (2006-2010) ha sido del 14,06% y 8,56%, respectivamente.

La diferencia entre el tráfico proyectado y el real, se puede apreciar en la siguiente gráfica:

---

<sup>14</sup> KPMG LLP - ADVISORY SERVICES - MMM - DURAN & OSORIO - IMPUESTOS Y SERVICIOS LEGALES, estimó que el Plan de Modernización y Expansión del Aeropuerto El Dorado, detallado en el Apéndice D del contrato de concesión, contemplaba la capacidad suficiente para atender el tráfico pronosticado hasta el año 2026, con niveles de servicio aceptados internacionalmente.

**Grafico 1. Comparación de curvas KPMG vs. Tráfico Rea**



De la tendencia de tráfico anterior, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, frente a la inminencia de la afectación grave de la prestación del servicio público y basados en las consultas, los estudios, los análisis, así como los acuerdos contractuales realizados<sup>15</sup> con el Concesionario, han considerado realizar una adición al Contrato de concesión para desarrollar el proyecto contenido en este documento.

Es indispensable que con posterioridad a la aprobación del presente documento, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil revise y actualice periódicamente el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En consecuencia, se considera pertinente la declaración de importancia estratégica del proyecto para el país, con el fin de desarrollar la ejecución, operación y mantenimiento de las Obras Complementarias del Contrato de concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, para garantizar la prestación del servicio público del principal aeropuerto del país y uno de los primeros a nivel latinoamericano.

---

<sup>15</sup> Otrosíes 1, 2, 3, 4 y 5 del Contrato de concesión.

#### IV. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La adición al contrato de concesión del aeropuerto El Dorado tiene como objeto la ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión No. 6000169-OK del 12 de septiembre de 2006 del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C., y resulta del ejercicio técnico y financiero para el cálculo del Delta del Valor, cuya descripción es la siguiente:

**Cuadro 1. Descripción del “Delta del Valor”**

<i>DELTA de Valor del Proyecto de Modernización del Aeropuerto internacional El Dorado</i>	<i>Alternativa Inicial (contractual)</i>	<i>Alternativa propuesta de demolición y reemplazo</i>
Diferencia entre la alternativa inicial y la propuesta de demolición y reemplazo.	Remodelación y reforzamiento de la Terminal 1 (Pasajeros) y la construcción de la Terminal 2 (Terminal Internacional de Pasajeros).	Demolición y reemplazo de la Terminal 1 de pasajeros adosada a la nueva Terminal 2 (Terminal Internacional de Pasajeros) del Aeropuerto internacional El Dorado.

Estas dos alternativas: inicial y propuesta de demolición y reemplazo, se describen gráficamente, así:

**Alternativa: Inicial**



**Alternativa: Propuesta**



Producto del resultado del ejercicio técnico realizado por la Aeronáutica Civil, en el siguiente cuadro se presentan los aspectos más importantes y de mayor peso relacionados con la adición al contrato de concesión, teniendo en cuenta que el conjunto de los documentos técnicos,

planos, estudios, diseños y modelos, se convertirán en las Especificaciones Técnicas que harán parte integral de otrosí modificadorio a que haya lugar y que refleje el acuerdo entre las partes.

**Cuadro 2. Descripción general del proyecto contractual, el nuevo proyecto y el Delta de valor del Aeropuerto El Dorado.**

<i>Descripción</i>	<i>Proyecto Inicial</i>	<i>Alternativa propuesta</i>	<i>Delta</i>
<b>Terminal nuevo</b>	84.060 m <sup>2</sup> Nuevo terminal de pasajeros internacional y 54.242 m <sup>2</sup> Reforzamiento Terminal El Dorado existente.	150.317,44 m <sup>2</sup> nuevos de Terminal de pasajeros más 14.542,37 m <sup>2</sup> corresponden a obras voluntarias, para un total de 164.859,81 m <sup>2</sup>	66.257 m <sup>2</sup> de Terminal 2 nuevo, 54.242 m <sup>2</sup> de Terminal 1 nuevo, 791 m <sup>2</sup> menos de remodelación y reforzamiento de la torre de control y 11.111,17 m <sup>2</sup> de obras voluntarias
<b>Reforzamiento y remodelación</b>	54.242 m <sup>2</sup> en el Terminal 1 y 791 m <sup>2</sup> de torre de control		54.242 m <sup>2</sup> de Terminal y 791 m <sup>2</sup> menos de remodelación y reforzamiento.
<b>Demolición</b>	5.400 m <sup>2</sup>	60.433 m <sup>2</sup>	55.033 m <sup>2</sup> adicionales de demolición.
<b>Muelles de Abordaje</b>	13 muelles de abordaje nuevos para el Terminal 2 y 20 repotenciados del Terminal 1 actual.	33 muelles de abordaje nuevos.	Reemplazo de los 20 muelles de abordaje existentes por muelles nuevos.
<b>Sistema de manejo de equipaje</b>	Sistema automático para un Terminal de 84.060 m <sup>2</sup> y aumentar la capacidad de sistema del Terminal 1 actual	sistema automático para un Terminal de 150.317,44 m <sup>2</sup> más 14.542,37 m <sup>2</sup> de obras voluntarias	sistema automático de manejo de equipajes para 66.257,44 m <sup>2</sup> de Terminal nuevo + 11.111,17 m <sup>2</sup> de obras voluntarias
<b>Sistemas de voz y datos</b>	8 sistemas de voz y datos para el Terminal 1 (FIDS, CUTE, SCS, DNE, WIFI, CCTV, FADS y PAS) y 14 sistemas de voz y datos para el Terminal 2 (FIDS, CUTE, BMS, SCS, DNE, WIFI, CCTV, SACS, FADS, MCS, PAS, ToIP AODB y AMMS)	12 sistemas de voz y datos (FIDS, CUTE, BMS, SCS, DNE, WIFI, CCTV, SACS, FADS, PAS, ToIP y AODB)	54.242 m <sup>2</sup> con 4 sistemas adicionales necesarios para la operación (BMS, SACS, ToIP Y AODB) y 66.257 m <sup>2</sup> con 2 sistemas menos a los establecido en el Apéndice D (MCS, y AMMS) y excluyendo el MATV. Sistemas adicionales para 11.111,17 m <sup>2</sup> de obras voluntarias
<b>Equipos de transporte. (Ascensores, montacargas, esteras rodantes y escaleras eléctricas)</b>	2 ascensores y 4 escaleras eléctricas que actualmente operan en Terminal 1; y 13 ascensores, 12 escaleras eléctricas, 20 esteras rodantes y 7 montacargas para el Terminal 2, para un total de 52 equipos nuevos y 4 usados.	24 ascensores, 22 esteras rodantes, 13 escaleras eléctricas y 4 montacargas para un total de 63 equipos nuevos.	11 ascensores, 10 escalera eléctrica, 7 esteras rodantes más y 3 montacargas menos, para un total de 11 equipos.
<b>Redes Hidrosanitarias</b>	Cambio de redes hidrosanitarias para 54.242 m <sup>2</sup> en el Terminal 1 y redes nuevas para 84.064 m <sup>2</sup> en el Terminal 2	Redes nuevas para 150.317,44 m <sup>2</sup> de Terminal más 14.542,37 m <sup>2</sup> de obras voluntarias	Redes hidrosanitarias nuevas para 12.015,44 m <sup>2</sup> de Terminal
<b>Red de Incendio</b>	Cambio de redes contra incendio para 54.242 m <sup>2</sup> en el Terminal 1 y redes nuevas para 84.064 m <sup>2</sup> en el Terminal 2	Redes nuevas para 150.317,44 m <sup>2</sup> de Terminal más 14.542,37 m <sup>2</sup> de obras voluntarias	Redes contra incendio nuevas para 12.015,44 m <sup>2</sup> de Terminal

<b>Redes eléctricas</b>	Cambio de redes eléctricas para 54242 m <sup>2</sup> en el Terminal 1 y redes nuevas para 84.064 m <sup>2</sup> en el Terminal 2	Redes eléctricas nuevas para 150.317,44 m <sup>2</sup> de Terminal e incremento en la capacidad eléctrica del Terminal más 14.542,37 m <sup>2</sup> de obras voluntarias	Redes eléctricas nuevas para 12.015,44 m <sup>2</sup> de Terminal e incremento de la capacidad de carga de las subestaciones del Terminal
<b>Viaducto</b>	5.000 m <sup>2</sup> , cuatro carriles	13.794 m <sup>2</sup> , seis carriles	8.784 m <sup>2</sup> adicionales de viaducto.
<b>Vías de acceso</b>	100.000 m <sup>2</sup>	75.950 m <sup>2</sup>	24,050 m <sup>2</sup> menos de vías de acceso.
<b>Plataforma</b>		72.069 m <sup>2</sup>	72.069 m <sup>2</sup> de plataforma.
<b>Parqueaderos</b>		14.354,04 m <sup>2</sup> de parqueaderos.	14.354 m <sup>2</sup> de parqueaderos existentes que deben ser reubicados ya que son afectados por la construcción del Terminal unificado y la plataforma.
<b>Diseños</b>	84.060 m <sup>2</sup> de Terminal, 5.000 m <sup>2</sup> de viaducto.	150.317,44 m <sup>2</sup> de Terminal, 13.794 m <sup>2</sup> de viaducto más 14.542,37 m <sup>2</sup> de obras voluntarias	Diseños adicionales para 66.257,44 m <sup>2</sup> de Terminal, 8.784 m <sup>2</sup> de nuevo viaducto y 72.069 m <sup>2</sup> de plataforma

**Fuente:** UAE de Aeronáutica Civil

*Nota 1: Las obras voluntarias respecto a los diseños fase 2, con los cuales se valoró el delta en fecha del 1 de diciembre del 2010 suman un área de **11.111,17 m<sup>2</sup>**. conforme a lo indicado por Opain mediante oficio 20101000001471 del 23 de julio del 2010, en la que señala además que dicha área no ha sido tomada en cuenta para el cálculo del Delta y, por lo tanto, no habrá cobros adicionales de parte de Opain por este concepto.*

*Nota 2: Las obras voluntarias de **14.542,37 m<sup>2</sup>** corresponden a las áreas calculadas en el mes de junio del 2011 con ocasión de la revisión y aprobación de la Ingeniería de Detalle del Terminal Unificado por parte de la Interventoría Consorcio JFA – A&C y Aerocivil, y no forman parte del Delta de Valor, pues su financiamiento va por cuenta y riesgo del Concesionario, su ejecución forma parte del proyecto integral de acuerdo a los términos previstos en el contrato de concesión en la cláusula 33*

## V. FINANCIACIÓN

La Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil ha identificado las necesidades de inversión para la ejecución, operación y mantenimiento de las obras complementarias asociadas al contrato de concesión No. 6000169-OK del 12 de septiembre de 2006 del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., de conformidad con el Capex y Opex establecidos para la adición del contrato de concesión. (Ver Detalles cálculo Capex y Opex en Anexo 1 y 2)

Teniendo en cuenta las actividades a desarrollar, la Aeronáutica Civil estableció<sup>16</sup> que el valor final del Delta de Inversión estaba compuesto de la siguiente forma por concepto de obra complementaria<sup>17</sup>, a saber:

<sup>16</sup> Acta de Acuerdo sobre Cálculo Final Del Delta Según Cláusula Décima Del Otrosí No. 03 Al Contrato de concesión No. 6000169-OK del 12 de septiembre de 2006.

### Tabla No. 3. Valores Capex y Opex de la Adición

(Pesos constantes de diciembre 1 de 2010)

CAPEX	OPEX
\$ 215.000.000.000	\$ 187.000.000.000

Fuente: UAE de Aeronáutica Civil.

Respecto a los ingresos, es importante señalar, que el 18% de los ingresos No Regulados totales asociados a la explotación comercial y a la publicidad del área comercial del Terminal 1 de Pasajeros será de Aerocivil, sin perjuicio que sobre el saldo las partes se distribuyan en la proporcionalidad prevista en la Cláusula 60 del Contrato de concesión.

Con fundamento en lo anterior, el Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, consideraron pertinente realizar una adición al Contrato de concesión para la ejecución, operación y mantenimiento de las obras adicionales, con el propósito de evitar la afectación grave del servicio en el Aeropuerto internacional El Dorado de la Ciudad de Bogotá, ajustado a los términos establecidos en la normatividad vigente.

En consecuencia, el Ministerio de Transporte y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en desarrollo de la normatividad presupuestal vigente, solicitó aval fiscal previo, para el pago del Delta, el cual se financiará en su totalidad, con recursos propios de la Aerocivil. El Confis en su sesión del 20 de octubre de 2011, otorgó aval fiscal, al flujo de pagos por un valor total de \$367.921.409.349, pesos constantes de pesos del 2010, para que estas entidades continuaran con los trámites ante las instancias competentes de declaratoria de importancia estratégica y autorización de cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras para la ejecución del presente proyecto, los cuales arrojan un valor presente estimado a julio 31 de 2011 de \$ 234.388.426.530, aplicando los siguientes

---

<sup>17</sup> Contrato de concesión. CLAUSULA 34 OBRAS COMPLEMENTARIAS.

parámetros: Una tasa de descuento del 12% nominal anual conforme a lo establecido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público<sup>18</sup> y un IPC proyectado del 3% (a partir del año 2011).

No obstante lo anterior, para efectos de pago se aplicará el IPC real, dado que se trata de una obra complementaria no prevista en el plan de modernización y expansión del contrato de concesión. Cualquier variación adicional en los costos de construcción o gastos de operación y mantenimiento serán riesgo exclusivo del concesionario conforme a lo previsto en el contrato de concesión, en particular el literal d) de la cláusula 12.

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

Los aportes estatales necesarios para la modificación del Contrato de concesión del aeropuerto internacional El Dorado, se atenderán con cargo a los recursos propios de la entidad. Para tal fin, la Aeronáutica Civil deberá considerar la creación de una subcuenta específica dentro del fideicomiso del contrato de concesión para el manejo y control de dichos recursos.

## **VI. RECOMENDACIONES**

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil y el Departamento Nacional de Planeación, recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES:

---

<sup>18</sup> Oficio del 17 de agosto de 2011 No 2-2011-026269. En el cual se establece que los mayores costos se pagan con cargo al presupuesto de la entidad y que los ahorros a favor de la Nación se deben actualizar con el costo de oportunidad, el cual corresponde a la rentabilidad social exigida a los proyectos de inversión que se ha establecido en el 12% nominal.

- Declarar la importancia estratégica del “Proyecto de Ejecución, Operación y Mantenimiento de las Obras Complementarias asociadas al Contrato de concesión del aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C” en el marco de la ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005
- Solicitar al Ministerio de Transporte y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil:
  - a. Tramitar ante el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la expedición de las vigencias futuras requeridas.
  - b. Que de acuerdo con lo presentado y sustentado en este documento, adelanten las gestiones correspondientes para la modificación del contrato de concesión, de acuerdo con la normatividad jurídica vigente.
  - c. Incluir dentro de la modificación la condición de la obligación por parte del Concesionario del cumplimiento de los cronogramas de obra establecidos como requisito para el respectivo pago.
- Solicitar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil:
  - a. Ejecutar el proyecto de acuerdo con lo establecido en este documento y realizar el seguimiento periódico respectivo.
  - b. Articular el Plan Maestro del Aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá D.C., actualmente en revisión y actualización, con el proyecto contenido en este documento.
  - c. Mantener la matriz de riesgos del contrato de concesión original sin modificaciones y de ser necesario cualquier modificación, surtir el trámite respectivo ante la Subdirección de Riesgos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte en lo pertinente.
  - d. Ajustar la estructura del Fideicomiso del contrato de concesión de tal manera que se garantice el control y manejo eficiente de los recursos estatales, con base en la normatividad jurídica vigente, para las obras complementarias que hacen parte de este documento.
  - e. Actuar de manera coordinada con Bogotá Distrito Capital, para la definición y perfeccionamiento de los diseños al igual que en la implementación del proyecto de conectividad del sistema de TransMilenio con el nuevo aeropuerto EL Dorado, de tal

manera que se garantice la conexión más eficiente de los usuarios del sistema con las nuevas terminales del aeropuerto.

- Solicitar al Departamento Nacional de Planeación y a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, elaborar con base en la información consignada en el Sistema de Seguimiento a Documentos Conpes – Sisconpes – un reporte de seguimiento del documento con los siguientes cortes:

- a. Primer corte: 30/06/12
- b. Segundo corte: 31/12/12
- c. Tercer corte: 30/06/13
- d. Cuarto corte: 31/12/13
- e. Quinto corte: 30/06/14
- f. Sexto corte: 31/12/14
- g. Séptimo corte: 30/06/15

## **VII. ANEXOS**

**ANEXO 1. CUANTIFICACIÓN DEL CAPEX  
(Avalado por el Confis. 20 de octubre de 2011)**

Las estimaciones realizadas por la Aeronáutica Civil, establecen los siguientes valores para el CAPEX:

**Tabla 1. Valores del Delta de CAPEX del Aeropuerto El Dorado**

Especialidad	Delta de obras (costo directo)	Administración, Imprevistos y Utilidad 16%	Administración 7%	Delta de Obras (Incluyendo AIU)
Arquitectura	(1.385.467.819)	(221.674.851)		(1.607.142.670)
Estructura	69.474.312.828	11.115.890.052		80.590.202.880
Sistemas de voz y datos	16.794.682.000	2.687.149.120		19.481.831.120
Sistemas mecánicos	2.579.482.929	412.717.269		2.992.200.198
Equipos de transporte	1.802.462.000	288.393.920		2.090.855.920
HBS	46.425.428.580		3.249.780.001	49.675.208.581
Muelles de abordaje	-		-	-
Redes Hidrosanitarias	260.563.887	41.690.222		302.254.109
Red de Incendio	944.725.003	151.156.000		1.095.881.003
Redes eléctricas	5.992.718.302	958.834.928		6.951.553.230
Demolición Terminal 1	11.282.336.000	1.805.173.760		13.087.509.760
Demolición torre administrativa	(2.185.957.279)	(349.753.165)		(2.535.710.444)
Reforzamiento torre de control	(1.434.946.085)	(229.591.374)		(1.664.537.459)
Viaducto	13.278.193.535	2.124.510.966		15.402.704.501
Diseños	5.334.228.140			5.334.228.140
<b>TOTAL</b>	<b>169.162.762.021</b>	<b>18.784.496.848</b>	<b>3.249.780.001</b>	<b>191.197.038.870</b>

*Nota:* Los valores positivos de la Tabla 1, representan los valores a reconocer a OPAIN por mayores costos de inversión y/o operación, mientras que los negativos ( entre paréntesis ) representan ahorros por menores costos de inversión y/o operación a favor de la Aerocivil.

Adicionalmente a los terminales de pasajeros, se efectuó la valoración de otras obras que generan un mayor o menor costo como resultado de la demolición y reemplazo del Terminal 1. Las obras contempladas fueron las siguientes:

**Tabla 2. Otras obras para el DELTA de valor de CAPEX**

Otras Obras	Delta de obras (costo directo)	Administración, Imprevistos y Utilidad 16%	Delta de Obras (Incluyendo A I U)
Vías de acceso	(5.845.222.523)	(935.235.604)	(6.780.458.127)
Plataforma Interior	24.278.557.193	3.884.569.151	28.163.126.344
Parqueaderos	2.086.459.408	333.833.505	2.420.292.913
<b>Valor total</b>	<b>20.519.794.078</b>	<b>3.283.167.052</b>	<b>23.802.961.130</b>

*Nota:* Los valores positivos de la Tabla 1, representan los valores a reconocer a OPAIN por mayores costos de inversión y/o operación, mientras que los negativos ( entre paréntesis ) representan ahorros por menores costos de inversión y/o operación a favor de la Aerocivil.

Tomando los valores anteriormente expuestos el delta de valor de CAPEX en pesos constantes de 2010, es el siguiente:

**Tabla 3. Delta de valor terminales más Delta de valor de Otras Obras**

Descripción	Valor
Delta de valor terminales	\$ 191.197.038.870
Delta de valor otras obras	\$ 23.802.961.130
<b>Delta de valor de CAPEX total</b>	<b>\$ 215.000.000.000</b>

El Delta de Valor resulta de la comparación del proyecto contractual con el nuevo proyecto en CAPEX:

**Tabla 4. CAPEX de Proyecto Contractual – Nuevo Proyecto ( En pesos constantes de 2010)**

Año	Proyecto Contractual	Nuevo proyecto	Delta
<b>2008</b>	(\$ 21.334.927.026)	\$ 0	<b>(\$ 21.334.927.026)</b>
<b>2009</b>	(\$ 145.972.091.081)	\$ 51.042.216.261	<b>(\$ 94.929.874.820)</b>
<b>2010</b>	(\$ 273.030.773.570)	\$ 206.381.180.695	<b>(\$ 66.649.592.876)</b>
<b>2011</b>	(\$ 174.129.120.138)	\$ 401.426.340.274	<b>\$ 227.297.220.136</b>
<b>2012</b>	(\$ 72.990.500.420)	\$ 181.653.007.402	<b>\$ 108.662.506.982</b>
<b>2013</b>	(\$ 1.562.364.131)	\$ 44.326.300.190	<b>\$ 42.763.936.059</b>
<b>2014</b>	\$ 0	\$ 19.190.731.545	<b>\$ 19.190.731.545</b>
<b>TOTAL</b>	<b>(\$ 689.019.776.367)</b>	<b>\$ 904.019.776.367</b>	<b>\$ 215.000.000.000</b>

*Nota: Los valores positivos de la Tabla 4, representan los valores a reconocer a OPAIN por mayores costos de inversión y/o operación, mientras que los negativos ( entre paréntesis ) representan ahorros por menores costos de inversión y/o operación a favor de la Aerocivil.*

**ANEXO 2. CUANTIFICACION DEL OPEX  
(Avalado por el Confis. 20 de octubre de 2011)**

Las estimaciones realizadas por la Aeronáutica Civil, establecen los siguientes valores para el OPEX, resultados obtenidos en valores acumulados de 2009 a 2027, en pesos constantes de 2010:

**Tabla 1. Componentes del Delta de OPEX del Aeropuerto El Dorado**

<b>Delta mantenimiento</b>
<b>Delta Anual Energía</b>
<b>Delta Reposición</b>
<b>Delta de reversión</b>
<b>Delta Aseo</b>
<b>Delta Vigilancia</b>
<b>Delta Nómina</b>
<b>Delta Plataforma</b>
<b>Operación T1 durante construcción de TU</b>
<b>Interventoría</b>
<b>Seguros</b>

La comparación del proyecto contractual con el nuevo proyecto en OPEX a nivel de cifras es la siguiente:

**Tabla 2. OPEX de Proyecto Contractual – Nuevo Proyecto ( En pesos constantes del 2010)**

<b>OPEX</b>					
<b>Año</b>	<b>TU</b>	<b>T1</b>	<b>T2</b>	<b>Plataforma</b>	<b>Delta</b>
<b>2009</b>	\$ 1.535.294.419	\$ 0	(\$ 1.970.876.877)	\$ 0	<b>(\$ 435.582.458)</b>
<b>2010</b>	\$ 7.406.744.168	(\$ 691.763.974)	(\$ 8.185.996.443)	\$ 0	<b>(\$ 1.471.016.249)</b>
<b>2011</b>	\$ 15.307.008.532	(\$ 2.868.187.048)	(\$ 26.721.682.761)	\$ 0	<b>(\$ 14.282.861.277)</b>
<b>2012</b>	\$ 39.278.990.307	(\$ 14.031.547.727)	(\$ 36.550.202.996)	\$ 0	<b>(\$ 11.302.760.416)</b>
<b>2013</b>	\$ 63.240.523.769	(\$ 19.022.500.757)	(\$ 41.038.894.228)	\$ 0	<b>\$ 3.179.128.784</b>
<b>2014</b>	\$ 70.690.900.148	(\$ 20.080.750.436)	(\$ 52.645.459.189)	\$ 701.697.766	<b>(\$ 1.333.611.711)</b>
<b>2015</b>	\$ 72.588.619.496	(\$ 22.451.680.163)	(\$ 42.327.925.277)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 9.493.088.696</b>
<b>2016</b>	\$ 76.302.360.304	(\$ 20.548.222.086)	(\$ 71.453.878.563)	\$ 1.684.074.640	<b>(\$ 14.015.665.705)</b>
<b>2017</b>	\$ 121.376.519.590	(\$ 30.521.835.934)	(\$ 43.171.213.232)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 49.367.545.064</b>
<b>2018</b>	\$ 99.950.702.676	(\$ 20.918.138.871)	(\$ 44.533.536.666)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 36.183.101.779</b>
<b>2019</b>	\$ 77.807.267.130	(\$ 21.449.209.767)	(\$ 63.228.291.396)	\$ 1.684.074.640	<b>(\$ 5.186.159.393)</b>
<b>2020</b>	\$ 79.730.082.637	(\$ 26.717.460.603)	(\$ 44.391.846.254)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 10.304.850.420</b>
<b>2021</b>	\$ 80.229.985.624	(\$ 21.855.024.395)	(\$ 99.478.000.864)	\$ 1.684.074.640	<b>(\$ 39.418.964.995)</b>
<b>2022</b>	\$ 163.575.767.293	(\$ 48.571.877.331)	(\$ 45.344.128.502)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 71.343.836.100</b>
<b>2023</b>	\$ 123.942.348.697	(\$ 21.540.809.846)	(\$ 51.396.696.822)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 52.688.916.669</b>
<b>2024</b>	\$ 88.926.684.754	(\$ 26.069.238.885)	(\$ 60.436.344.589)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 4.105.175.920</b>

<b>2025</b>	\$ 87.743.234.536	(\$ 26.191.596.833)	(\$ 47.242.610.851)	\$ 1.684.074.640	<b>\$ 15.993.101.492</b>
<b>2026</b>	\$ 85.292.649.282	(\$ 23.609.458.381)	(\$ 85.640.716.509)	\$ 1.684.074.640	<b>(\$ 22.273.450.968)</b>
<b>2027</b>	\$ 123.131.750.283	(\$ 21.821.426.199)	(\$ 57.389.335.381)	\$ 140.339.553	<b>\$ 44.061.328.256</b>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1.478.057.433.645</b>	<b>(\$ 388.960.729.236)</b>	<b>(\$ 923.147.637.400)</b>	<b>\$ 21.050.932.999</b>	<b>\$ 187.000.000.008</b>

*Nota: Los valores positivos de la Tabla 2, representan los valores a reconocer a OPAIN por mayores costos de inversión y/o operación, mientras que los negativos (entre paréntesis) representan ahorros por menores costos de inversión y/o operación a favor de la Aerocivil.*

### ANEXO 3. FLUJO DE PAGOS DELTA DE VALOR AEROPUERTO EL DORADO (Avalado por el Confis. 20 de octubre de 2011)

**Tabla 1. Vigencias futuras del delta en pesos constantes de diciembre de 2010**

<b>Fecha</b>	<b>Pesos Constantes 2010</b>	<b>Fecha</b>	<b>Pesos Constantes 2010</b>
Jun-08	-	Dic-17	24,683,772,531.00
Dic-08	-	Jun-18	18,091,550,889.00
Jun-09	-	Dic-18	18,091,550,889.00
Dic-09	-	Jun-19	-
Jun-10	-	Dic-19	-
Dic-10	-	Jun-20	-
Jun-11	-	Dic-20	4,765,314,337.00
Dic-11	-	Jun-21	-
Jun-12	47,531,108,228.00	Dic-21	-
Dic-12	17,734,027,215.00	Jun-22	-
Ene-13	30,945,846,068.00	Dic-22	29,089,614,884.00
Jun-13	22,971,532,421.00	Jun-23	26,344,458,334.00
Dic-13	22,971,532,421.00	Dic-23	26,344,458,334.00
Jun-14	8,928,559,917.00	Jun-24	2,052,587,960.00
Dic-14	8,928,559,917.00	Dic-24	2,052,587,960.00
Jun-15	4,746,544,347.00	Jun-25	7,996,550,746.00
Dic-15	4,746,544,347.00	Dic-25	7,996,550,746.00
Jun-16	-	Jun-26	-
Dic-16	-	Dic-26	-
Jun-17	9,756,015,427.00	Ene-27	21,152,141,431.00

**La Tabla 1. se presenta como referencia. Cualquier modificación que se deba efectuar en dichos pagos deberá ser presentado al Consejo de Política Fiscal – Confis**