

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
1	BB HH Estructuración y Administración de Negocios SAS	Remitida vía Correo Electrónico el 30/03/2015	<p>1. Extensión del plazo para la presentación de ofertas. Para estructurar y presentar oferta en este proceso de contratación se considera que es de vital importancia tener claridad respecto a dos áreas que componen el proyecto. La primera de ellas es el entorno económico entendiendo por este el conjunto de variables económicas que afectan tanto la estructuración de los recursos de deuda necesarios para cumplir con los requisitos del pliego de condiciones, así como aquellos que afectan el proceso de análisis de ejecución del proyecto.</p> <p>En el primer trimestre del año han ocurrido hechos notorios que afectan el análisis económico del proyecto y son: Revaluación del Dólar y devaluación del peso, cambios en la tasa de interés y aplicación de las nuevas normas de carácter tributario.</p> <p>Esto ha dado lugar a que sea necesario contar con un plazo adicional para estructurar la oferta ya que el comportamiento de estas variables para ser objeto de medición en el tiempo de forma fiable necesitan un período de tres meses (trimestre) para ser incluidos dentro del modelo financiero y económico de la oferta.</p> <p>Recordemos a manera de ejemplo que una de las obligaciones del concesionario es la adquisición de equipos para la prestación de determinados servicios en las terminales y equipos para atención de emergencias (bomberos), acceso a aeronaves, etc...Estos equipos así como su servicio de mantenimiento se contratan en dólares americanos ya que nuestro sistema cambiario aunque permite la estipulación de obligaciones en moneda extranjera, exige que se adquieran dólares americanos para comprar cualquier otro tipo de divisa.</p> <p>La segunda área tiene que ver con la claridad de las reglas contenidas en el pliego de condiciones. En los documentos publicados el día 26 de marzo de 2015 a las 7 y 56 pm, se indica en el anexo 3 que se van a realizar modificaciones mediante adenda de los siguientes aspectos: -Valor a asegurar por concepto calidad de bienes y servicios en las obras de mantenimiento -Modificación a la vigencia y prórroga de las garantías de cumplimiento. -Aclaración término contractual de intervenciones cuando no se cumple con el número mínimo de pasajeros.</p>	<p>La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo establecido en la Adenda 1 respecto del cronograma del proceso, motivo por el cual no se acepta la solicitud.</p> <p>En relación con las viñetas, la Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, efectuó las aclaraciones correspondientes, dando de esta manera respuesta a la solicitud del observante, así mismo, se le solicita al observante revisar los documentos Contrato Parte General y Parte Especial que la Entidad mediante Adenda No. 5 publicó en el Secop.</p>	PROCEDIMENTAL

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
2	BB HH Estructuración y Administración de Negocios SAS	Remitida vía Correo Electrónico el 30/03/2015	<p>2. De los requisitos financieros.</p> <p>En lo que se refiere a lo dispuesto en el numeral 5.1.1. del pliego de condiciones, se solicita evaluar la posibilidad de modificar el porcentaje del 25% como factor para acreditar el 100% de la experiencia de una figura asociativa previa en la que haya participado el interesado. El porcentaje a proponer es del 20% para acreditar el 100% de la experiencia de la figura asociativa, el siguiente ejemplo pretende ilustrar el punto:</p> <p>-Valor del cierre financiero a pesos constantes de 2013: \$100.000.000.000.</p> <p>-Participación del interesado: 20%</p> <p>-Valor que puede acreditar en experiencia (regla actual del 5.1.1) prorrata de su participación: \$20.000.000.000</p> <p>Debe tenerse en cuenta que en el proceso de cierre financiero quien participa en un 20% de la figura asociativa tiene las mismas obligaciones de quien ostenta el 25%, es decir, otorga garantías, aportes de Equity y demás obligaciones, sin perder de vista, que en estructuras asociativas donde se cuenta con un número plural de socios la participación del 20% otorga un voto preponderante para la toma de decisiones.</p> <p>Se reconoce que la Agencia Nacional de Infraestructura ha buscado tener estándares en sus pliegos de condiciones que regulan las denominadas concesiones de 4g que se soportan bajo esquemas de asociaciones público privadas, sin perjuicio de lo anterior, no es contrario a la ley que para este proyecto se tengan elementos diferenciadores tales como vigencias futuras, entrega de recursos desde el día uno de la concesión, etc, por lo tanto, no sería contrario que se permitiera tener un porcentaje de participación del 20% como factor para acreditar el 100% de la experiencia solicitada.</p> <p>Esta modificación no alteraría el resto de la estructura del pliego de condiciones ya que quien acreditará tal condición tendrían la obligación de ser líder y tener como mínimo el porcentaje de participación del 25% en la promesa de sociedad futura y permanencia en el vehículo en los términos del pliego de condiciones.</p>	No se acepta la solicitud del observante. La Entidad considera pertinente mantener lo establecido para la Experiencia en Inversión, tal como se establece en el Pliego de Condiciones, numeral 5.5.2.(d).	FINANCIERA
3	BB HH Estructuración y Administración de Negocios SAS	Remitida vía Correo Electrónico el 30/03/2015	<p>3.De la estructura de EQUITY.</p> <p>El apéndice 1 parte especial, numeral 4.3. regula los aportes de Equity a realizar por parte del concesionario. Llama la atención que la estructura señala un giro en el año 15 (podría terminar la concesión) y año 18 finalización de la concesión. En estos casos y teniendo en cuenta el esquema de ingresos esperados + vigencias futuras no se entiende como se podría obtener el retorno de estas inversiones</p>	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, aclaró este asunto, con lo cual se da respuesta a la solicitud del observante.	FINANCIERA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			por parte del concesionario, es imperativo entender el objetivo que busca la ANI y de ser el caso que lo aclare a través de la adenda respectiva.		
4	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>1. Sección 5.1(b)(iii) - Elementos Esenciales</p> <p>Comendidamente se solicita a la ANI aclarar cuáles son los bienes "que esencialmente conforman los Aeropuertos" y que deberán ser entregados al Concesionario, pues las variaciones entre lo inicialmente incluido en el inventario y lo entregado en la actualización a la que se refiere esta sección, puede generar variaciones en el CAPEX que el Concesionario deberá asumir. Así, a manera de ejemplo, si algunos equipos de extinción de incendio llegan a ser considerados como "no esenciales" o son reemplazados por Aerocivil por algunos que se encuentre deteriorados o en condiciones mínimas para la operación, el Concesionario se verá obligado a reemplazarlos pese a que en sus estimaciones iniciales tal inversión no había sido contemplada</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, se solicita a la ANI alistar aquellos bienes que en todo caso serán entregados al Concesionario, de tal manera que pueda calcularse la vida útil de los mismos y efectuar los cálculos de inversión correspondientes.</p>	<p>La Agencia considera que lo primero que hay que recalcar es el hecho de que este Contrato de Concesión es de obligaciones de resultado desde la fecha de suscripción del contrato. Y en este sentido el concesionario se compromete a la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los Aeropuertos como resultado de su labor. Es por esto que los medios por los cuales se llegue al resultado, como los inventarios de bienes, son secundarios pero deben ajustarse a normatividades y especificaciones técnicas.</p> <p>Por otro lado el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos, económicos y legales que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.</p>	TÉCNICA
5	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>2. Sección 5.1(b)(vi) - Obras en curso</p> <p>Se solicita a la ANI indicar cuáles son las obras que se encuentran en proceso de ejecución en los Aeropuertos, o que ya se encuentran contratadas. Así mismo, se solicita información sobre los contratos suscritos para tales efectos.</p> <p>Adicionalmente se solicita se establezca un protocolo para el recibo y verificación de las obras por parte del Concesionario una vez las mismas sean terminadas por los contratistas de Aerocivil, así como la posibilidad de verificar el cumplimiento del contrato por parte de dichos contratistas, e informar a la ANI y a Aerocivil de cualquier incumplimiento de estos contratistas que pueda impactar en la operación de los aeropuertos o en el mantenimiento de las obras ejecutadas.</p>	Es obligación del concesionario realizar todas las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, así como en el momento de presentación de las bases de diseño será responsabilidad de éste la evaluación las condiciones técnicas, constructivas y operativas del estado actual de la infraestructura donde ejecutarán las intervenciones, y realizará las actuaciones necesarias y adicionales para cumplir con lo prescrito en el Apéndice 2. Técnico. La estructuración del proyecto si está teniendo en cuenta las obras en ejecución que se adelantan en los Aeropuertos por parte de Aerocivil y para el efecto ha previsto expresamente en la Sección 5.1 b) vi) de la minuta del contrato: "Entrega de los bienes que conforman el Aeropuerto.	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>"Los Aeropuertos serán entregados física y materialmente al Concesionario mediante la elaboración de un inventario que indique la existencia material de los bienes efectivamente entregados, luego de lo cual se procederá a suscribir el Acta de Entrega de la Infraestructura en la que se dé cuenta del proceso respectivo. El mencionado inventario hará parte integral del Acta de Entrega de la Infraestructura. En dicha Acta se deberá consignar (i) el estado de las obras contratadas y en ejecución que a la fecha la Aerocivil esté adelantando directamente o por conducto de Contratistas de ésta y (ii) el estado de las obras que haya contratado y que a la fecha no han iniciado su ejecución. En todo caso la totalidad de las obras objeto de los contratos vigentes deberán ser terminadas por la Aerocivil o por sus contratistas y en consecuencia serán pagadas por la Aerocivil.</p> <p>(...)</p> <p>Como consecuencia de las obras contratadas por la Aerocivil, el Concesionario se obliga a actualizar el Plan de Intervenciones, para lo cual deberá presentarlo al Concedente para su aprobación en un término no mayor a los treinta (30) días siguientes a la fecha de suscripción del Acta de Entrega de Infraestructura."</p> <p>Por lo anterior, los procesos y contratos de ejecución de Aerocivil serán entregados durante la Entrega de la Infraestructura y para las obras ejecutadas por Aerocivil que se terminen luego de haber sido recibido el Aeropuerto, se realizará el proceso de recibo de las infraestructuras. Se deberá acoger lo dispuesto en la sección 5.1 b) vi) mencionada y en el apéndice técnico en lo respectivo.</p>	

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
6	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>3. Sección 5.1(b)(vii) - Contratos no identificados De acuerdo con lo señalado en esta sección: <i>"Si al momento de la entrega de los Aeropuertos o luego de ésta, llegaren a aparecer Contratos de los Aeropuertos que estuvieren vigentes y en ejecución al momento de dicha entrega, el Concesionario y la ANI acordarán la forma de efectuar la cesión de estos Contratos por parte de la ANI y en favor del Concesionario."</i></p> <p>Solicitamos a la ANI eliminar esta previsión del contrato, en tanto se trata de relaciones contractuales de Aerocivil con terceros que no pudieron ser evaluadas por el Concesionario para la presentación de su propuesta y cuyas consecuencias económicas son completamente desconocidas.</p> <p>En el caso en que la debida diligencia de los aeropuertos desarrollada en la fase de estructuración no hubiese sido completa, y no se hubiese informado de la existencia de algún contrato, será Aerocivil en su calidad de contratante quien deba asumir la responsabilidad frente a su contratista por tales hechos.</p>	<p>De conformidad con lo establecido en el numeral 1.9.2 del Pliego de Condiciones Definitivo " La disponibilidad de estudios y conceptos en el Cuarto de Información de Referencia, sólo pretende facilitar el acceso a la información que reposa en los archivos de ANI y/o AEROCIVIL. Por lo tanto, los estudios y conceptos estarán disponibles a título meramente informativo, entendiéndose por tanto que no es información entregada por la ANI para efectos de la preparación o presentación de las Ofertas, ni generan obligación o responsabilidad alguna a cargo de la ANI, de manera que la misma no hace parte del Pliego de Condiciones ni del Contrato. En consecuencia, los documentos e información incluidos en el Cuarto de Información de Referencia no servirán de base para reclamación alguna durante la ejecución del Contrato, ni para ningún reconocimiento económico adicional entre las partes, no previstos en el Contrato. Tampoco servirán para exculpar el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones adquiridas por las partes en virtud del Contrato. Todo lo anterior, salvo que en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos se haga referencia explícita a ciertos documentos situados en el Cuarto de Información de Referencia, caso en el cual tales documentos o la parte de ellos a la cual se haga referencia explícita en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos, tendrán solamente la obligatoriedad y aplicación que se prevea de manera explícita en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos."</p> <p>Así mismo el numeral 19.3 del Pliego de Condiciones Dispone "Como consecuencia de lo anterior, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias</p>	JURÍDICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta, deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se registrará íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos." De acuerdo con lo anterior, no se acepta su observación.</p>	
7	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>4. Sección 5.1(b)(viii) - Entrega física de los contratos Dispone esta sección que: <i>"La no existencia de documentos que soporten la existencia del respectivo contrato de los Aeropuertos no impedirá la cesión del mismo y será responsabilidad del Concesionario proceder, luego de la suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura, a documentar la relación contractual con el respectivo contratante cedido."</i></p> <p>Al respecto, ha de tenerse en cuenta que por mandato del artículo 39 de la Ley 80 de 1993, todos los contratos estatales deben constar por escrito para que se considere la existencia de los mismos. También ha de considerarse que es una obligación de las entidades públicas el conservar los contratos como parte de sus archivos, conforme lo dispone el mismo artículo citado así como el artículo 12 de la Ley 549/2000.</p> <p>Puesto que se trata de la cesión de un contrato estatal, se hace indispensable probar su existencia en las condiciones previstas en la Ley. En efecto, siendo el contrato escrito un requisito de existencia del contrato estatal, mal puede esperarse que el Concesionario acepte en calidad de cesionario un contrato cuya existencia se encuentra en entredicho.</p> <p>La disposición en comento puede generar que una relación jurídica viciada desde su inicio por no constar por escrito, sea saneada por el Concesionario al "documentar la relación contractual", lo cual no consideramos ni adecuado ni procedente. Por demás, de llegarse a aplicar, puede dar lugar a variaciones sustanciales entre las condiciones previstas por el Concesionario al momento de</p>	<p>De conformidad con lo establecido en el numeral 1.9.2 del Pliego de Condiciones Definitivo " La disponibilidad de estudios y conceptos en el Cuarto de Información de Referencia, sólo pretende facilitar el acceso a la información que reposa en los archivos de ANI y/o AEROCIVIL. Por lo tanto, los estudios y conceptos estarán disponibles a título meramente informativo, entendiéndose por tanto que no es información entregada por la ANI para efectos de la preparación o presentación de las Ofertas, ni generan obligación o responsabilidad alguna a cargo de la ANI, de manera que la misma no hace parte del Pliego de Condiciones ni del Contrato. En consecuencia, los documentos e información incluidos en el Cuarto de Información de Referencia no servirán de base para reclamación alguna durante la ejecución del Contrato, ni para ningún reconocimiento económico adicional entre las partes, no previstos en el Contrato. Tampoco servirán para exculpar el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones adquiridas por las partes en virtud del Contrato. Todo lo anterior, salvo que en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos se haga referencia explícita a ciertos documentos situados en el Cuarto de Información de Referencia, caso en el cual tales documentos o la parte de ellos a</p>	JURÍDICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>la elaboración de la propuesta y aquellas a las que podría llegar a enfrentarse.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos que Aerocivil asuma la responsabilidad que le corresponde en cuanto al manejo de la información de cada uno de los aeropuertos y por lo tanto se elimine esta disposición.</p>	<p>la cual se haga referencia explícita en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos, tendrán solamente la obligatoriedad y aplicación que se prevea de manera explícita en el Pliego de Condiciones o en sus Anexos.”</p> <p>Así mismo el numeral 19.3 del Pliego de Condiciones Dispone “Como consecuencia de lo anterior, los Interesados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Interesados para la presentación de su Oferta, deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se registrará íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos.”</p> <p>De acuerdo con lo anterior, no se acepta su observación.</p>	
8	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>5. Sección 5.1(b)(xii) - Presentación de Planes.</p> <p>De conformidad con lo señalado en esta sección, a la presentación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas, al de adquisición de predios y al de intervenciones se les aplican los plazos previstos en los RAC. Al respecto, se solicita a la ANI aclarar cuáles plazos de los RAC son aplicables toda vez que este tipo de planes no son contemplados en dicho compendio normativo.</p> <p>Adicionalmente, se solicita se aclare cuál es el procedimiento de presentación y aprobación de los mismos, pues aunque el inciso tercero de esta sección anuncia un procedimiento, el mismo no se presenta ni en los incisos ni en las secciones siguientes.</p> <p>Adicionalmente, se solicita modificar esta cláusula de tal manera que, en caso de discrepancia entre Aerocivil y el Concesionario sea el Amigable Componedor</p>	<p>RESPECTO AL PLAN DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS: El literal a del numeral 4.1 del apéndice predial establece que "En los mismos plazos previstos en el Apéndice 2 - Técnico para la entrega de la documentación que hace parte de los Estudios y Diseños de cada una e las Intervenciones, el Concesionario hará entrega al Interventor del Plan de Adquisición de Predios para cada actuación antes del inicio de la intervención correspondiente, en la cual se contemple la necesidad de adquirir Predios".</p> <p>El mismo numeral 4.1 del apéndice predial establece el procedimiento de presentación y aprobación del Plan de Adquisición de Predios, previendo así mismo lo pertinente en caso de discrepancias y la</p>	SOCIAL - PREDIAL

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			quien tome una decisión respecto del contenido de estos planes. Como se encuentra redactada la sección, resulta claro que los planes se presentan a Aerocivil, mas no se indica cuál es la incidencia de sus decisiones.	participación del Amigable Compondor en la resolución de las mismas. Respecto a lo consultado sobre el Plan de Compensaciones Socioeconómicas debe remitirse al Apéndice Técnico Social No 8 y revisar lo establecido en la Resolución 545 de 2008, allí está establecida la normatividad relacionada a las compensaciones socio prediales en las cuales como su nombre lo indica la parte técnica lo maneja el componente predial y las compensaciones a que haya lugar las maneja el profesional social una vez se cumpla lo establecido en la norma en actividades, tiempos, y SMLMV.	
9	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	6. Sección 5.1(b)(xvii) - Comisión de Éxito La redacción de esta sección supone que existen varios contratos de APP por suscribirse lo cual no corresponde con la estructura de este proceso de selección. Se solicita a ANI ajustar la redacción de la misma, teniendo en cuenta las características propias de esta convocatoria.	La Ani realizó los ajustes que consideró pertinente mediante Adenda 5	JURÍDICA
10	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	7. Sección 5.1(b)(xviii) - Consulta Previa y Autorizaciones Ambientales De acuerdo con lo señalado en el artículo 39 de la Ley 1682, con base en los estudios de factibilidad y como requisito para la apertura de este proceso de selección, la ANI ha debido tramitar el correspondiente estudio de impacto ambiental de los aeropuertos, en el cual ha de contemplarse -entre otras cosas- las posibles afectaciones a comunidades. Se solicita atentamente a la ANI indicar si dichos planes de manejo ambiental fueron elaborados y si en los mismos se contempló el manejo de comunidades.	En primer lugar es pertinente aclarar que el artículo 39 de la ley 1682 el único requisito que estableció fue el de : “A partir del tercer año siguiente a la promulgación de la ley, como requisito previo a la apertura de los procesos de selección para la construcción de proyectos de infraestructura de transporte, la entidad pública estará obligada a contar con la viabilidad de una alternativa del proyecto aprobada por parte de la autoridad ambiental competente con base en estudios de prefactibilidad, haber culminado los Estudios de Factibilidad y haber concluido el proceso de consulta previa con la respectiva comunidad hasta su protocolización, si procede la misma.” Como se puede observar, el requisito no es tramitar el EIA, es contar con la viabilidad de una alternativa del proyecto aprobada por la Autoridad ambiental competente y para el caso de los aeropuertos, de acuerdo con el artículo 18 del Decreto 2041 de 2014, el único proyecto que requiere de Diagnóstico	SOCIAL - AMBIENTAL

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>ambiental de alternativas -DAA (elección de una alternativa), es la construcción de aeropuerto, que no es nuestro caso. Adicionalmente, esta obligación es a partir del año 2016 (tercer año de promulgación de la Ley).</p> <p>Por otra parte, los Aeropuertos de Neiva, Armenia y Popayán, ya tienen instrumento de manejo ambiental establecido por la Autoridad Ambiental competente, y se trata de Planes de Manejo Ambiental – PMA que serán cedidos totalmente al concesionario para realizar las obras contractuales, no obstante, dentro de las obligaciones ambientales del concesionario están las de realizar las gestiones ambientales necesarias para obtener la viabilidad ambiental de las obras a realizar, lo cual incluye análisis de cambio menor, modificación del PMA o si es del caso obtener licencia ambiental.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, la ANI no tiene que realizar ni tramitar ningún Estudio de Impacto Ambiental ni PMA, como requisito para la apertura del proceso selección. En cuanto al manejo de las comunidades se aclara que todos los Planes de Manejo Ambiental tienen un componente social que involucra el manejo con las mismas, lo cual es de obligatorio cumplimiento, en caso de tener que actualizar los PMA, será la Autoridad Ambiental quien expida los términos de referencia y el alcance de la presentación de los estudios requeridos.</p>	
11	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>8. Sección 5.2.2 Entendemos que el Plan de Obras corresponde al Plan de Intervenciones, aunque el término no se encuentre definido en el Contrato. Por favor confirmar que nuestro entendimiento es correcto.</p>	<p>El entendido de la Agencia es el siguiente: Como lo menciona el contrato en sus Definiciones, El PLAN DE OBRAS: Es el documento que entregará el Concesionario al Interventor que contendrá el cronograma de obras discriminado por Intervenciones y la forma como se planearán de manera que la construcción de las Intervenciones finalice a más tardar en las fechas señaladas en el Apéndice 1 – Parte Especial y Apéndice 2 - Técnico.</p>	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				Por otro lado, el Plan de Intervenciones, es el documento desarrollado en la estructuración del proyecto, que contiene el escenario base de las inversiones a realizar durante la concesión y es el insumo del cual debe partir el futuro concesionario para hacer el PLAN DE OBRAS, cabe resaltar que se incluyen todas las actuaciones de la intervenciones así estas no solo correspondan a obras civiles.	
12	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>9. Sección 5.2.14 - Otras Intervenciones</p> <p>Señala esta sección que una vez aprobadas por la ANI aquellas obras propuestas por el Concesionario y no previstas en el Plan de Inversiones se volverán Intervenciones Obligatorias.</p> <p>Comedidamente solicitamos eliminar esta previsión, pues este tipo de obras se hace a cuenta y riesgo del Concesionario, sin comprometer recursos de la ANI o de los ingresos regulados que le son cedidos. Si con posterioridad a la aprobación de una obra no obligatoria el Concesionario percibe que no es posible su ejecución -por ejemplo por un decrecimiento del número de pasajeros- mal puede ser el Concesionario sancionado por no ejecutar la obra, pues en nada está cumpliendo las obligaciones asumidas con ANI.</p>	La Agencia considera que lo primero que hay que recalcar es el hecho de que este Contrato de Concesión es de obligaciones de resultado desde la fecha de suscripción del contrato. Y en este sentido el concesionario se compromete a la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización, mantenimiento y reversión en el marco del cumplimiento de indicadores de nivel de servicio, disponibilidad y uso de la infraestructura; para lo cual deberá ejecutar a su cuenta y riesgo, intervenciones no contenidas en el Plan de Intervenciones y que deberá ser aprobadas por ANI para su ejecución. Es necesario que estas obras adquieran el carácter de inversiones Obligatorias (Mínimas + Otras intervenciones), porque son estas las que se transforman en obras ejecutadas y sobre las cuales recae la obligación del mantenimiento, numeral 5.3.1 Mantenimiento de las Intervenciones.	TÉCNICA
13	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>10. Errores Tipográficos</p> <p>* Sección 5.1(b)(vi): Hay una referencia a un ordinal 0 que no existe</p> <p>* Sección 5.1(b)(x): Hay una referencia a un ordinal 0 que no existe</p>	La ANI realizó los ajustes que consideró pertinente mediante Adenda 5	JURÍDICA
14	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>11. Parte Especial Sección 5.2.1 - Programación de Intervenciones</p> <p>Dispone la Parte Especial que las fechas previstas en los literales a y b de la sección 5.2.1 son las fechas máximas en las cuales las obras deben terminar e iniciar. Las</p>	La apreciación del observante no es correcta. Un tema es el cierre financiero que deberá cumplir de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.2 del Contrato Parte Especial para cubrir las obligaciones	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>demás intervenciones, estarían sujetas a lograr el número de pasajeros previsto en el plan de inversiones para cada uno de los casos, o de no llegarse al número de pasajeros previsto, al vencimiento del plazo de dos años contados desde la fecha en la que se prevé que tal intervención deberá estar disponible de acuerdo con la tabla que parece en el literal b) de la sección 5.2.1 de la Parte Especial.</p> <p>No obstante lo anterior, el Contrato incorpora un cierre financiero por 120 mil millones de pesos y más de 26 mil millones de equity al momento de constituir el patrimonio autónomo, al que habrán de añadirse alrededor de 63 mil millones adicionales de equity en los meses subsiguientes.</p> <p>Es de advertir que el esquema propuesto en el contrato en el que se incorporan múltiples "disparadores o triggers" para la ejecución de las intervenciones y asociados al tráfico de los aeropuertos, resulta ser contrario a la financiación tipo "project finance" que pretende realizarse y que se evidencia en el hecho de exigir un cierre financiero.</p> <p>En efecto, al atarse la realización de las obras al comportamiento de la demanda, se genera una fuerte incertidumbre en cuanto al momento en el que las mismas deban realizarse y por lo tanto a sus condiciones de financiación.</p> <p>Esta situación afecta de manera significativa el proyecto, pues el Concesionario no podrá desarrollar una estrategia de financiación desde el inicio del contrato, sino que se verá obligado a acudir a los financiadores cada vez que se aproxime el plazo de dos años contado desde la fecha de disponibilidad prevista en la tabla en el literal b) de la Sección 5.2.1 de la Parte Especial. Como consecuencia de lo anterior, bajo el esquema planteado actualmente en el Contrato, el Concesionario estaría obligado a realizar 7 operaciones de financiación diferentes (7 cierres financieros), lo cual implica un riesgo extremadamente alto para cualquier inversionista pues las condiciones de financiación futuras son desconocidas. Por demás, al fraccionar las operaciones de financiación de esta manera se elimina cualquier posibilidad de acudir al mercado de capitales para apalancar el proyecto.</p> <p>Ahora bien, de acuerdo con la estructura propuesta en el Contrato es claro que:</p> <p>a) Las vigencias futuras van a ser desembolsadas en una fecha cierta a la Subcuenta Vigencias Futuras y, un mes después de su desembolso serán</p>	<p>de financiación, endeudamiento y desarrollo del contrato y otra es la ejecución y los recursos necesarios para financiar las 8 intervenciones en su momento. Así las cosas, la Entidad lo que pretende es que el proponente demuestre que tiene la capacidad de financiar el desarrollo del proyecto, mediante la obtención de un cierre financiero.</p> <p>Mediante adenda 5 se ajustaron los aportes equity requeridos para la financiación del proyecto y adicionalmente se estipula que una porción del aporte equity podrá ser modificado siempre y cuando medie autorización escrita del prestamista.</p> <p>En cuanto a las intervenciones se aclara que el 100% del capex debe ejecutarse independientemente del tráfico, de acuerdo con las especificaciones descritas en el Apéndice técnico y con unas fechas máximas de ejecución. Lo único que podría pasar es que se deban adelantar las inversiones en las intervenciones 3-8 con respecto al cronograma caso base porque el tráfico fue más alto de lo esperado y el concesionario debe cumplir con los indicadores de servicio para obtener su retribución, de acuerdo con lo establecido en el contrato.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, es claro que el concesionario siempre podrá adelantar la ejecución de las intervenciones de acuerdo con lo que estime conveniente.</p>	

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>transferidas a la Subcuenta Cumplimiento Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible.</p> <p>b) Todas las intervenciones previstas en el contrato habrán de ser ejecutadas, aún en el caso en que las estimaciones del número de pasajeros no se cumplan en la realidad.</p> <p>c) Como consecuencia de lo previsto en a) y b) el Concesionario tendrá que ejecutar las obras en todos los casos y éstas le deberán ser pagadas durante el plazo del contrato.</p> <p>Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI eliminar las referencias a los "triggers" o condiciones para el inicio de las obras y, por lo tanto, permitir al Concesionario adelantar el cronograma de ejecución de las obras si así lo estima conveniente, de tal manera que los pagos por concepto de Cumplimiento de Indicadores de Disponibilidad de las Intervenciones se generen entre los años 2018 y 2028, evitándose así un esquema particularmente ineficiente en el que la realización de las últimas obras podría tardar 22 años desde el inicio del contrato y los recursos para el pago de las mismas podrían estar depositados en una subcuenta del patrimonio autónomo por casi diez años.</p>		
15	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>APÉNDICE 3 Indicador de Uso 2 y 3 - Operaciones Aéreas y Tráfico del Aeropuerto</p> <p>Comedidamente se solicita eliminar el número de operaciones aéreas y el tráfico de pasajeros en los aeropuertos como indicadores para calcular la retribución del Concesionario, en tanto dichas variables se escapan de su control. En efecto, la obligación del Concesionario es mantener el aeropuerto disponible - a lo cual se compromete y en efecto debe ser evaluado para efectos de su remuneración-, pero éste nada puede hacer si por razones ajenas a su control las aerolíneas deciden no volar hacia alguno de los aeropuertos o reducir sus frecuencias.</p> <p>De hecho, en los tres aeropuertos casi la totalidad de las frecuencias corresponden a Avianca. Así, el Aeropuerto de Armenia cuenta adicionalmente con operaciones de ADA y Spirit, Neiva con Easy Fly y LAN, mientras que Popayán cuenta además con una frecuencia de TAC. Como consecuencia de lo anterior, cualquier interrupción en las operaciones de Avianca -por causas no imputables al Concesionario- se traduciría de inmediato en una reducción de sus ingresos.</p>	La Agencia ha estudiado su solicitud y no la considera pertinente ya que tanto estos indicadores - Operaciones Aéreas y el Tráfico de Pasajeros - están buscando asegurar el uso y la comodidad al usar la infraestructura aeroportuaria ya que estos son solicitados en la normatividad de la Ley de APP. Esto también permitirá medir indirectamente la obligación de la Promoción de los Aeropuertos que adquiere el Concesionario.	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
16	DURÁN & OSORIO ABOGADOS	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	<p>Indicador de Nivel de Servicio 16 - Nivel IATA De acuerdo con este indicador, el Concesionario estaría obligado al:</p> <p><i>"Mantenimiento de un nivel de servicio IATA C o superior (Nivel B o Nivel A) en la Terminal de Pasajeros. El concesionario deberá presentar cada mes la valoración, utilizando la metodología de análisis de niveles de calidad de IATA más actualizada, del nivel de calidad de IATA ofrecido en cada una de las estancias y elementos de la Terminal de Pasajeros para la hora punta de pasajeros estimada en ese mes. En concreto, se debe indicar el Nivel de Servicio IATA ofrecido en: las áreas de sala de salidas, colas de embarque, número de mostradores de facturación, colas de control de pasaporte, colas de control de seguridad, número de arcos y máquinas de RX de control de equipaje de mano, inmigración, área de salas de embarque, número de salas de embarque, número de cintas de recogida de equipaje, área para la zona de recogida de equipaje, área para el control de aduana, área para el control de pasaportes en llegadas y área de llegadas."</i></p> <p>Respecto de esta obligación, es de advertir que los niveles de servicio de IATA deben ser usados como criterio de diseño de los Aeropuertos pero no como un indicador de desempeño para efectos del cálculo del pago de la retribución al Concesionario. Tal Como lo señala el mismo manual de IATA (2004) en su sección A2:1:</p> <p><i>"The IATA Airport Development Reference Manual (ADRM) is the industry's most important guide for airlines, governments, authorities, architects and engineering consultants who are either planning new or extending existing airport facilities. The ADRM's information is an invaluable consolidation of best industry practices with respect to the development of world class airports through better design."</i></p> <p>De manera general, el nivel de servicio IATA se determina por una cantidad de metros cuadrados disponibles para los pasajeros en hora punta, cuyo número es calculado de acuerdo con la metodología prevista en el manual. Como consecuencia de lo anterior, el proceso de diseño implica primero la realización de una estimación del número de pasajeros que habría de ser atendido por el terminal y luego un diseño de facilidades para atender ese flujo estimado de pasajeros con un nivel de servicio determinado.</p> <p>Una vez surtido el proceso de diseño y construidas las facilidades, la medición de nivel de servicio de IATA sólo puede servir de guía para definir el momento en</p>	<p>La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo establecido en el Apéndice 3 Indicadores de Cumplimiento. Si bien los niveles de servicios de IATA son un documento de referencia al ser un manual de capacidad de servicios aeroportuarios, en este proyecto se han utilizado como herramienta para hacer el seguimiento de la capacidad de las instalaciones del terminal aéreo y determinar con ello algunos indicadores de cumplimiento de las infraestructuras disponibles y de la disponibilidad de las intervenciones. Por lo motivos anteriores no se acepta la solicitud.</p>	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>que han de realizarse inversiones adicionales a las originalmente previstas, esto es, como un proceso de actualización del Plan Maestro del aeropuerto o como parte de un seguimiento del uso de la capacidad del mismo. Lo que no resulta admisible, es que al Concesionario se le castigue en su retribución, porque las intervenciones previstas en el contrato de Concesión no son suficientes o porque se produce un inesperado incremento en el número de pasajeros.</p> <p>En efecto, las Intervenciones del Contrato de Concesión se encuentran previstas en el Apéndice 1 del Contrato y es con base en éstas que los proponentes habrán de elaborar sus propuestas para efectos del proceso licitatorio. Que las mismas resulten suficientes para atender los pasajeros del aeropuerto con cierto nivel de servicio ha de ser responsabilidad de quien estructuró el proyecto y definió las especificaciones técnicas del mismo, pero no del Concesionario. Incluir un indicador como el señalado, sería tanto como exigir, en un proyecto de carreteras, que en el evento en que el tráfico de una vía superara lo previsto al momento de la definición de las especificaciones técnicas, o que si tales especificaciones resultaran insuficientes para el tráfico real, el Concesionario sería penalizado.</p> <p>Por demás, al tratarse de criterios de diseño, cuando el nivel de servicio se deteriora el único remedio es la construcción de nuevas facilidades o la ampliación de las existentes. En el caso en que quiera mantenerse cierto nivel de servicio, resulta adecuado hacer las revisiones previstas en el contrato, pero no para exigirle al Concesionario que - sin importar el costo- mantenga dicho nivel. El propósito de esta medición ha de ser evaluar si en cierto punto es necesario realizar una inversión adicional no prevista en el contrato, y en tal caso si el propietario del Aeropuerto -en este caso el Estado Colombiano- quiere o no acometer nuevas obras. En el caso que considere procedente la ejecución de nuevas obras, el Estado debe estar en posibilidad de evaluar la forma en la que ha de ejecutarlas y, de querer hacerlo mediante la concesión, ello deberá ser analizado por las partes a fin de determinar el costo de la obra y las condiciones de su ejecución.</p> <p>Siguiendo con el ejemplo anterior, exigir un nivel de servicio como se hace en el este contrato actualmente, es tanto como exigirle a un concesionario de carreteras que, de ser necesario en función del tráfico, construya un carril adicional o convierta una vía de calzada simple a doble calzada sin que se asocie una remuneración a tal situación.</p>		

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI eliminar la referencia al indicador de nivel de servicio de IATA como uno de los criterios para el cálculo de la retribución del Concesionario, sin perjuicio que el mismo se mida con cierta frecuencia, a fin de determinar la capacidad a la que operan los aeropuertos y pueda plantearse el futuro desarrollo de la infraestructura de los mismos.		
17	STRUCTURE BANCA DE INVERSIÓN1	Remitida vía Correo Electrónico el 24/04/2015	En el numeral 4.3 del Contrato Especial, Giros de Equity, se establece que el Concesionario deberá girar como mínimo \$83.793.172.263 de pesos del año de referencia para financiar la ejecución del Proyecto. Amablemente solicitamos eliminar los siguientes giros de equity: giro 7 (mes 180) y el giro 8 (mes 216), ya esto presenta un esquema no banqueable en un proyecto Project Finance, toda vez que es financieramente inviable garantizar la estructura propuesta por la entidad concedente.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó la aclaración correspondiente, dando así respuesta a la solicitud del observante.	FINANCIERA
18	STRUCTURE BANCA DE INVERSIÓN1	Remitida vía Correo Electrónico el 24/04/2015	Amablemente solicitamos eliminar las dos frases en negrilla por los siguientes argumentos. Para el caso de la acreditación de experiencia en proyectos de infraestructura, solicitamos que la experiencia no sea limitada únicamente a financiación de concesiones, ya que se considera que el esfuerzo que se requiere para la consecución de recursos para otro tipo de proyectos es muy similar, más aun, cuando se tiene en cuenta que a nivel internacional, una gran mayoría de proyectos se desarrollan mediante otro tipo de esquemas de vinculación del sector privado e igualmente se realizan cierres financieros de proyectos de gran envergadura. Respecto a la experiencia para el estructurador de la financiación, amablemente sugerimos eliminar que ésta experiencia sea válida únicamente para los estructuradores vigilados por la Superintendencia Financiera de Colombia y sea ampliada para cualquier estructurador de la financiación ya que la labor para la “estructuración de la financiación” de un proyecto es el mismo para una entidad vigilada o no vigilada por la Superfinanciera. La diferencia radica en que el préstamo del dinero, por ley, debe provenir de entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera, pero la labor de “Estructuración de la Financiación”, es realizada generalmente por áreas o empresas que no son prestamistas o financiadores. Profundizando en este tema, precisamente las entidades vigiladas por la Superintendencia tienen sus propias áreas de estructuración, que difieren de las áreas de préstamos, ya que el conocimiento y responsabilidad son muy diferentes. Más aun, consideramos que lo que se debe evaluar son las cualidades de las empresas que “Estructuran” la financiación y no las cualidades de quien	La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener el parámetro de EXPERIENCIA EN INVERSIÓN tal como se establece en el Pliego de Condiciones, considera que las condiciones y requisitos para su acreditación, atienden a las necesidades propias del proceso. Motivo por el cual no acepta su solicitud.	EXPERIENCIA EN INVERSIÓN

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
			presta el dinero (bancos o inversionistas), ya que la labor para obtener un cierre financiero exitoso proviene de quien Estructura y NO de quien es el inversionista o prestamista del dinero.		
19	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	UNICA INFRAESTRUCTURA solicita a la ANI unos cambios en el alcance del proyecto que consisten básicamente en plantear que el desarrollo de algunas obras sean hechas como adicionales y/o con un disparador de tráfico, igualmente se solicita la racionalización de algunos alcances de construcción de nueva infraestructura. Las observaciones que se plantean son producto de un análisis cuidadoso de los distintos aeropuertos, evaluando su carácter y contexto dentro de la economía local, regional, nacional e internacional y valorando las posibilidades de crecimiento dentro del contexto mencionado. Por lo anterior se solicita considerar los siguientes planteamientos para cada uno de los aeropuertos objeto del presente proyecto de la siguiente manera:	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Se solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
20	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	Se solicita a la ANI que la retribución para el Concesionario de los ingresos regulados y no regulados sea desde el momento cero. Lo anterior teniendo en cuenta que este cambio ayudaría en gran medida a mejorar el flujo de caja que se ve disminuido por la limitada proyección de aeropuertos de carácter regional y por lo tanto su moderado crecimiento en los ingresos regulados y no regulados.	La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo establecido para la Retribución del Concesionario, tal como se establece en el Contrato Parte Especial, Así mismo se considera que las condiciones y requisitos atienden las necesidades propias del proyecto. Motivo por el cual no acepta su solicitud.	FINANCIERA
21	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	Se solicita a la ANI estudiar la posibilidad de flexibilizar los aportes de Equity del proyecto de manera similar a como se hacen en los proyectos actuales de 4G, en el sentido de poder disminuir o ampliar los aportes de Equity con la aprobación de los prestamistas. Que sea el proyecto y la financiación los que regulen el tema.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, dio respuesta a la solicitud del observante.	FINANCIERA
22	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Suprimir la nueva calle de rodaje de salida de pista. Su alcance debería estar en función del crecimiento del tráfico.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, efectuó la aclaración correspondiente, dando así respuesta a la solicitud del observante.	TÉCNICA
23	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Suprimir el Edificio de Aviación General o en su defecto prever una área de construcción menor.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
24	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA En cuanto al terminal de carga se solicita reducir su área a la mitad. Lo anterior teniendo en cuenta las posibilidades de carga del aeropuerto.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
25	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Racionalizar los metros cuadrados a construir de la ampliación de la plataforma comercial.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
26	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Racionalizar y disminuir los metros cuadrados a construir en la nueva plataforma de carga	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
27	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Disminuir los requerimientos de reposición y actualización de equipamientos de seguridad (arcos, máquinas de rayos x y EDS).	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
28	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Disminuir requerimientos de exposición y adquisición de equipamientos de máquinas y cintas transportadoras de equipajes	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
29	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Suprimir la construcción de vías externas. Se considera que no corresponde al giro del negocio, es más un alcance en cabeza del Municipio.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
30	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE ARMENIA Suprimir el Desvio publico vial. Se considera algo que no corresponde al giro del negocio, es más un alcance del Municipio.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
31	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Reducir área o ajustar mediante un activador de tráfico la nueva calle de rodaje de salida de pista.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
32	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Revisión área plataforma comercial	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
33	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Suprimir repavimentación vía perimetral	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
34	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Teniendo en cuenta el crecimiento proyectado se debería replantear la reposición y actualización de equipamientos de seguridad (arcos, máquinas, rayos x y EDS).	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
35	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Suprimir la construcción de vías externas. Se considera que no corresponde al giro del negocio, es más un alcance en cabeza del Municipio.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
36	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Evaluación del rubro de construcción de parqueaderos y adecuación de viales existentes, sus áreas son susceptibles de disminuirse.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
37	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE NEIVA Racionalizar las instalaciones de alumbrado en el vallado perimetral	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA

NO.	PRESENTA LA OBSERVACIÓN	RADICADO	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
38	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE POPAYÁN Disminuir la especificación de la vía perimetral.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
39	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE POPAYÁN Posponer la inversión de la construcción edificio terminal de pasajeros, dependiendo del crecimiento del tráfico.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
40	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE POPAYÁN Disminución de los metros de construcción de las vías externas y por consiguiente su señalización e iluminación	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA
41	UNICA INFRAESTRUCTURA	Remitida vía Correo Electrónico el 27/04/2015	AEROPUERTO DE POPAYÁN Suprimir el Lado Aire y la construcción de la Torre de Control del Aeropuerto Guillermo Leon Valencia de Popayan. Lo anterior teniendo en cuenta que actualmente buena parte de la pista se encuentra rehabilitada por parte de la Aeronautica Civil y que su mantenimiento y reposición futura implica unos costos que con los niveles de tráfico actuales y los proyectados no permiten una viabilidad del proyecto.	La Entidad mediante Adenda No. 5 publicada el 30 de abril de 2015, realizó ajustes a las necesidades de inversión determinadas en la estructuración del proyecto. Le solicita al observante referirse a los documentos de la Adenda No. 5.	TÉCNICA

Mayo 08 de 2015

Revisó Aspectos Técnicos: Bernardo Bonilla Pinzón / Experto 7 / Gerencia de Proyectos Aeroportuarios / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó Aspectos Técnicos: Carlos Hernando Lasprilla Salgado / Gerente de Proyectos Aeroportuarios / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó Aspectos Jurídicos: Diego Andrés Beltrán Hernández / Gerente Asesoría Jurídica en Estructuración / Vicepresidencia Jurídica

Revisó Aspectos Financieros: Edna Patricia Pazos / Contratista / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó Aspectos Financieros: Andrés Hernández / Gerente Financiero / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó Aspectos Ambientales: Norma Liliana Gutierrez Gamboa/ Experto Gerencia Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

Stella Aldana/ Gerencia Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

Aprobó Aspectos Ambientales Jairo Fernando Arguello Urrego/ Gerente Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

Revisó Aspectos Prediales: German Arturo Bohorquez / Gerencia Predial - Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

Aprobó Aspectos Prediales: Edgar Chacon Hartmann / Gerente Predial / Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

Revisó Aspectos Procedimentales: Gabriel Velez / Abogado GIT de Contratación/ Vicepresidencia Jurídica

Aprobó Aspectos Procedimentales: Gabriel del Toro / Gerente GIT de Contratación/ Vicepresidencia Jurídica