

Bogotá, 16 de abril de 2015

Señores

Agencia Nacional de Infraestructura
Vicepresidencia Jurídica - Gerencia de Contratación

Correo Electrónico: vivecm0042015@ani.gov.co

Avenida Calle 26 No. 59 – 51, Torre 4, y/o Calle 24 A No. 59 – 42, Torre 4, Segundo Piso
Bogotá D.C.

Referencia: Concurso de Méritos No. VJ-VE-CM-004-2015.
Observaciones al Informe de evaluación inicial.

Respetados señores,

A continuación presentamos nuestras observaciones al Informe de Evaluación inicial del Concurso de Méritos de la referencia, publicado el 13 de abril de 2015.

1. Ausencia de Firma en la Carta de Presentación de la Propuesta

Respetuosamente solicitamos a la ANI rechazar la propuesta de la Unión Temporal Integración Dorado I y Proyecto Dorado II (en adelante “UT Banicol – Aertec”) por no haber firmado la carta de presentación de la propuesta contenida en la documentación presentada el 6 de abril de 2015, según quedó plasmado en el acta de la audiencia pública de cierre del Concurso de Méritos. Lo anterior teniendo en cuenta las siguientes consideraciones.

1.1. Causal de rechazo expresa

De conformidad con lo señalado en el numeral 3.12 del Pliego de Condiciones, la ausencia de firma en la carta de presentación de la propuesta tiene como única consecuencia el rechazo de la propuesta:

“3.12. CAUSALES DE RECHAZO

*Sin perjuicio de lo establecido por las leyes aplicables, **serán rechazadas** las propuestas que por su contenido, impidan la selección objetiva, **y además en los siguientes casos:***

(...)

j) Cuando no se presente o no se suscriba la carta de presentación de la propuesta.”

Pese a lo anterior, en el Informe de evaluación de la oferta de esa unión temporal, aparece la siguiente alusión:

“La carta de presentación que acompaña a la oferta no se encuentra suscrita. no obstante lo anterior, mediante comunicación con número de radicado 2015-409-020287-2 del 10/04/2015, el proponente adjunta la carta de presentación de la oferta, debidamente suscrita y de acuerdo con el modelo publicado en el SECOP, la cual se tiene en cuenta en el proceso de evaluación.”

Ahora bien, la ANI no puede simplemente pasar por alto la omisión de un requisito, que constituye una causal de rechazo de acuerdo con el Pliego de Condiciones. El Pliego de Condiciones del proceso es obligatorio para la ANI. Éste corresponde a la Ley del proceso tanto para los participantes como para la entidad, quienes deben someterse enteramente a lo señalado en el mismo. Al respecto, abundante jurisprudencia del Consejo de Estado ha recalcado la obligatoriedad de los pliegos de condiciones, no sólo para los participantes de la licitación, sino para la entidad que los expide.

Entre tales fallos, se destaca, el siguiente:

“Los pliegos de condiciones forman parte esencial del contrato; son la fuente de derechos y obligaciones de las partes y elemento fundamental para su interpretación e integración, pues contienen la voluntad de la administración a la que se someten los proponentes durante la licitación y el oferente favorecido durante el mismo lapso y, más allá, durante la vida del contrato.

No es procedente, por consiguiente, alterar o inaplicar las condiciones del pliego porque con ello se violan los referidos principios.”¹ (Subrayado no pertenece al texto original)

Asimismo, destaca lo señalado por esa corporación en el siguiente fallo:

*“De manera que, luego que el pliego de condiciones ha tenido la publicidad correspondiente y transcurrido los plazos establecidos para realizar alguna modificación o adición, el cual precluye una vez presentadas las propuestas, **no le es dable a la administración apartarse de lo que ella misma consignó en él para realizar el estudio y calificación de las propuestas e ir más allá de lo expresamente regulado a este respecto, o inventarse reglas, maneras o fórmulas de calificar que atiendan supuestos no contemplados inicialmente, para luego imponerlas en la etapa de evaluación a los participantes en el mismo**, pues ello se contrapone a los principios y normas de la contratación estatal y constituye una irregularidad o vicio que puede afectar la legalidad del proceso.”²*

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sección Tercera, Expediente 12.037 del 19 de julio de 2001. C.P.: Alier Eduardo Hernández Enríquez.

² “...debe observarse la carga de claridad y precisión en la facción de los pliegos de condiciones lo exige la naturaleza jurídica de los mismos que, sabido se tiene, despliegan un efecto vinculante y normativo para los participantes dentro del proceso de selección, como que las exigencias y requisitos en ellos contenidas, constituyen los criterios con arreglo a los cuales habrán de valorarse las correspondientes ofertas, sin que sea permitido a la entidad licitante, modificar inconsulta y arbitrariamente las

En este caso, es evidente que en el Pliego de Condiciones se incluyó de manera expresa una consecuencia específica para el evento en que una propuesta fuera entregada sin que su carta de presentación estuviese firmada, siendo tal consecuencia el rechazo de la misma. Estando la ANI obligada por los pliegos, el único resultado admisible es el rechazo de la propuesta.

Modificar el Pliego de Condiciones no resulta posible en este momento del proceso, pues ello correspondería a una afrenta a lo dispuesto en el artículo 25 del Decreto 1510 de 2013, el cual dispone el plazo máximo en el que pueden expedirse adendas, el cual se encuentra –en todo caso– antes del cierre del concurso de méritos.

Tampoco resulta procedente inaplicar –por supuesta ilegalidad– lo previsto en el literal “j” del numeral 3.12 de los pliegos. Al respecto, ha de tenerse en cuenta que tanto el Consejo de Estado como la Corte Constitucional han señalado de manera expresa que la excepción de ilegalidad no puede ser esgrimida por las entidades públicas como argumento para no aplicar un acto administrativo, pues dicha excepción sólo le compete al juez administrativo. Concretamente, la Corte lo hizo manifiesto en la Sentencia C-037-00 y el Consejo de Estado lo recogió en la sentencia de 12 de junio de 2104, expediente 21324, con ponencia de Enrique Gil Botero.

Como consecuencia de lo anterior, si la ANI considera que el literal “j” del numeral 3.12 del Pliego es en efecto ilegal, lo que procedería es que ella misma demande este acto ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

Sin embargo, en nuestra opinión, ni el Pliego de Condiciones es ilegal, ni debe existir duda alguna en cuanto a su aplicación.

En efecto, es conocido que mediante la mencionada sentencia del Consejo de Estado del 12 de junio de 2014, se produjo un cambio en la jurisprudencia de la Corporación, en tanto ésta indica que a partir de la expedición del Decreto 1510 de 2013 sólo la ausencia de requisitos que otorguen puntaje pueden conducir al rechazo de la oferta y, por lo tanto, situaciones tales como la ausencia de firma de la carta de presentación de la propuesta son subsanables. Ahora bien, ello no afecta en absoluto lo dispuesto en los pliegos de este proceso, en tanto:

- a) No corresponde a una sentencia de unificación de jurisprudencia que deba ser aplicada en los términos del artículo 10 del CPACA.
- b) De hecho, durante el año 2014 se produjeron sentencias en sentido completamente contrario, tal como la sentencia de 29 de enero (expediente 30250).

- c) La sentencia no contempla en ningún caso la posibilidad de que las entidades públicas inapliquen total o parcialmente sus pliegos de condiciones.
- d) El numeral 6 del artículo 22 del Decreto 1510 de 2013 indica que en los pliegos de condiciones pueden incluirse de manera objetiva las circunstancias que pueden dar un rechazo a la propuesta, las cuales por supuesto deben estar en armonía con la Ley. El no presentar firmada la carta de presentación puede ser uno de ellos, en tanto no se trata de una mera formalidad. Y así lo consideró la misma ANI al establecerla como una causal de rechazo de la oferta, adicional a aquellas que por su contenido, impidan la selección objetiva.
- e) La existencia de la firma de la carta de presentación de la propuesta corresponde a un requisito de la esencia del mismo. En efecto, dispone el artículo 845 del Código de Comercio que la oferta o propuesta *“deberá contener los elementos esenciales del negocio y ser comunicada al destinatario”*.
- f) En tal sentido, ha indicado Colombia Compra Eficiente que:

“La oferta es el proyecto de negocio jurídico de carácter irrevocable formulada por una persona y comunicada a otra, y que contiene los elementos esenciales del negocio. La oferta presentada en un Proceso de Contratación debe contener la aceptación del pliego de condiciones, incluyendo los factores de evaluación que permiten establecer el orden de elegibilidad de los oferentes.”³

En este caso, tratándose de un contrato estatal, la oferta debe constar por escrito (artículo 39, Ley 80 de 1993) y manifestar de manera inequívoca mediante su firma que su voluntad es la de obligarse en los términos señalados en los pliegos de condiciones y –en especial– en los del contrato que hace parte de los mismos (numeral 9, artículo 30 de la Ley 80).

Por lo tanto, si la oferta no está firmada, no cumple con los requisitos esenciales de la misma. La no firma de carta de presentación es exactamente lo mismo que no presentar propuesta, por lo que permitir subsanar es idéntico a permitir que una propuesta se presente después de vencido el término para el cierre. En consecuencia, los documentos presentados han de ser rechazados *in limine*.

De conformidad con todo lo anteriormente expuesto, comedidamente solicitamos modificar el informe de evaluación inicial y, aplicando el Pliego de Condiciones, rechazar la propuesta de la UT Banicol – Aertec.

³ Ver Circular Externa No. 13 de 13 de junio de 2014.

2. Estados Financieros Empresas Extranjeras

Solicitamos amablemente a la ANI requerir la presentación de los Estados Financieros de la Empresa Extranjera Aertec Ingeniería y Desarrollos S.L, miembro de la UT Banicol – Aertec, con la finalidad de corroborar que estén de conformidad con lo señalado en el numeral 4.13 del Pliego de Condiciones respecto Estados Financieros de Empresas Extranjeras, en el cual se aclara que *"En el caso de empresas extranjeras, los estados financieros de los cuales se tome la información deberán estar preparados de conformidad con los estándares internacionales de reporte financiero –IFRS, y deberán encontrarse DEBIDAMENTE AUDITADOS Y DICTAMINADOS. También podrán, a opción de la empresa extranjera, tomar la información de los estados financieros preparados bajo los principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia – COLGAAP -, caso en el cual la información contable que se obtenga de los mismos deberá presentarse debidamente certificada por Contador Público Colombiano o de acuerdo con lo establecido en el Artículo 18 del Decreto 791 de 2014, si aplica."* Lo anterior, por cuanto los documentos que se encuentran en la propuesta de esa UT no se encuentran auditados.

3. Contrato de orden 1. Aeropuerto de Huelva

3.1. Valor del IVA

De acuerdo con lo señalado en los formatos 5 y 6 de la propuesta presentada por la UT Aertec - Banicol, el valor en pesos colombianos del contrato correspondiente al Aeropuerto de Huelva corresponde a la suma de \$1.504.329.499.80. Por su parte, la certificación que obra a folio 115, indica que el valor de dicho contrato equivale a la suma de €442,839, respecto de lo cual ha de asumirse que el IVA se encuentra incluido.

Aunque las dos sumas referidas en el párrafo anterior deberían resultar coincidentes, en tanto deberían corresponder a la misma suma expresada en pesos colombianos o en euros, ello no es así. En efecto, tal como se muestra en la siguiente tabla, pese a que la certificación no hace alusión alguna al IVA, la UT Aertec – Banicol optó por añadir un 16% al valor certificado por la Diputación de Huelva, para efectos de calcular el valor en pesos colombianos:

Valor Certificado Diputación de Huelva	€	442,839
IVA 16%	€	70,854
Total Valor en Euros	€	513,693
Fecha de Inicio		31/01/07
Tasa € a USD a fecha de Inicio		1.29594
Tasa USD a COP a fecha de inicio		2,259.72
Total valor en COP		\$ 1,504,330,895.05
Participación de AERTEC		80%
Total valor acreditado por Aertec		\$ 1,203,464,716.04

Como puede advertirse, pese a que la certificación aportada por la UT Aertec – Banicol indica que la totalidad del importe de la consultoría fue de €442,839, al momento del diligenciamiento de los formularios el proponente simplemente añadió un 16% más sobre la base certificada. Este procedimiento no resulta admisible, en tanto la certificación es clara en cuanto al valor total de la consultoría.

Este asunto es particularmente relevante pues, de estar incluido el IVA en el valor total certificado por la diputación de Huelva, como evidentemente lo está, el monto total de la experiencia acreditada por esta UT no alcanzaría el monto mínimo exigido por los pliegos de condiciones, esto es 1.5 veces el presupuesto oficial, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Valor Certificado Diputación de Huelva	€	442.839,00
IVA 16%		0%
Total Valor en Euros	€	442.839,00
Fecha de Inicio		31/01/2007
Tasa € a USD a fecha de Inicio		1,29594
Tasa USD a COP (TRM) a fecha de inicio		2.259,72
Total valor en COP	\$	1.296.836.978,49
Participación de AERTEC		80%
Total Valor acreditado por Aertec (1)	\$	1.037.469.582,80
Contrato CODAD (2)	\$	46.400.000,00
Contrato Ferrovial (Madrid) (3)	\$	228.489.810,36
Total Experiencia UT (1)+(2)+(3)	\$	1.312.359.393,16
Valor del Presupuesto Oficial	\$	909.904.000,00
Valor Mínimo (150% Presupuesto Oficial)	\$	1.364.856.000,00
Diferencia	-\$	52.496.606,84

Como consecuencia de lo anterior, y sin perjuicio de lo señalado en los numerales subsiguientes, comedidamente solicitamos a la ANI modificar su informe de evaluación, tomando como valor base para el cálculo del valor en pesos de los contratos acreditados para efectos de la experiencia general y específica únicamente el valor contenido en las certificaciones, sin añadir otro valor por concepto de un IVA que ya se encuentra en el valor total acreditado.

En el caso en que, pese a la claridad de la certificación, Aerocivil optara por solicitar una aclaración sobre este punto a la UT Aertec Banicol, solicitamos que en la misma le requiera que, en el caso en que el valor del IVA no estuviere incluido en el monto certificado, se discrimine la base imponible, la tasa aplicable y el IVA causado, toda vez que en el año 2010 la tasa del IVA en España aumentó del 16% al 18%. Puesto que una parte de la facturación de esta consultoría se habría producido entre 2010 y 2013, resulta evidente que el dato exacto del IVA generado en este caso no puede ser equivalente al 16% del valor certificado, lo que llevaría a concluir que aún en ese caso Aertec habría presentado información inexacta.

3.2. Inconsistencia en la identificación de la entidad contratante

Según el formato 5, el contratante de la consultoría que se pretende acreditar como contrato de orden 1 sería la Diputación de Huelva. Sin embargo, la certificación que obra a folios 115 y siguientes del Sobre 1 de la propuesta de la UT Banicol – Aertec es emitida por la Sociedad Aeropuerto Cristóbal Colón S.A.

En tal sentido, es necesario tener en cuenta que de conformidad con el literal f del numeral 3.12 del Pliego de Condiciones, se rechazarán las propuestas “f) *Cuando en la propuesta se encuentre información inconsistente o documentos que contengan datos alterados o que contengan errores, cuando quiera que ellos impidan la selección objetiva.*”

3.3. Inexistencia de Referencias al Hinterland y alcance del contrato

A las observaciones anteriores, se suma el hecho de que en la pretendida certificación que aquí se comenta, no figura entre las actividades alcance del contrato, la evaluación de los efectos y desarrollo de soluciones en el hinterland exigida para la experiencia específica en el numeral 5.2.2. del Pliego de Condiciones, razón por la cual el informe de evaluación definitivo debe indicar que la propuesta de la UT Aertec- Banicol no ha dado cumplimiento ha dicho requisito.

Además de la ausencia total de referencias al hinterland en la certificación aportada, debe tenerse en cuenta que en los más de siete años que, de acuerdo con dicho documento duró la ejecución del contrato, el aeropuerto Cristóbal Colón no había definido su ubicación, lo cual hace imposible que como parte de esta consultoría se hubiera efectuado el “desarrollo de soluciones en el hinterland”, tal como lo exigen los pliegos de condiciones.

En efecto, el 30 de junio de 2014, un año después de terminado el contrato con Aertec, D. Ignacio Caraballo Romero, Presidente de la Diputación de Huelva, escribía a Dña. Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento de España, solicitándole que dicha administración adoptara una decisión definitiva respecto de la posible ubicación del Aeropuerto Cristóbal Colón de Huelva, tal como consta en la referida comunicación que se presenta como Anexo A.

Sobra decir que el desarrollo de soluciones para los predios colindantes del aeropuerto resulta imposible, cuando no existe una decisión respecto de dónde se va ubicar el aeropuerto, por lo cual, el informe de evaluación definitivo debe indicar que la propuesta de la UT Aertec- Banicol no ha dado cumplimiento ha dicho requisito.

3.4. Posible existencia de varios contratos

Finalmente, sin perjuicio de lo señalado previamente, llama la atención que de acuerdo con el documento aportado por Aertec, esta empresa habría suscrito un único contrato para la realización del “Plan Maestro del Aeropuerto Cristóbal Colón de Huelva”.

Sin embargo, múltiples notas de prensa evidencian que el 31 de enero de 2007 Aertec fue contratado para realizar el estudio de viabilidad de esta infraestructura, lo cual aparece como la primera actividad de la certificación. En efecto, en *El Economista*⁴ se publicó una nota al respecto en la fecha antes señalada, en la cual se indica que se esperaban los resultados del mismo tan sólo seis meses después, y no siete años más tarde. Por demás, otras publicaciones⁵ indican que el importe de dicho contrato fue de alrededor de €180,000 y no de más de €440,000 como se indica en la certificación.

Teniendo en cuenta lo anterior, así como lo inusual que puede llegar a ser un contrato para la elaboración de un plan maestro con una duración de siete años, se solicita a la ANI solicite a Aertec aclarar si el valor indicado el Formato 5 corresponde a un único contrato, o a diferentes relaciones contractuales.

4. Contrato de orden 2. Madrid Barajas

La Unión Temporal Banicol -Aertec pretende acreditar “la asesoría técnico comercial para la concesión de los servicios aeroportuarios del aeropuerto de Madrid- Barajas” como una consultoría en un proyecto de infraestructura aeroportuaria para un aeropuerto existente con más de 20 millones de pasajeros.

Al respecto, debemos iniciar por señalar que para nadie es un secreto que Ferrovial Aeropuertos –entidad que emite la certificación presentada– no es el concesionario del Aeropuerto Madrid – Barajas y, por lo tanto, resulta insólito que pretenda acreditarse experiencia en el Aeropuerto de Madrid, mediante una consultoría realizada para una entidad que nada tiene que ver con dicho aeropuerto.

Por las fechas en las cuales se realizó la consultoría por parte de Aertec, esto es de junio a noviembre de 2011, resulta evidente que esta consultoría se refirió a la licitación del 90.5% del capital accionario de la sociedad concesionaria de los aeropuertos de Madrid, la cual fue creada de manera específica para el desarrollo de un proceso de privatización, tal como se evidencia en el Anexo B de esta comunicación que corresponde a la presentación de dicho proceso de selección. En efecto, tal como se muestra en el Anexo C de esta comunicación, dicho proceso se inició formalmente en julio de 2011 –pese a que el gobierno había hecho anuncios del mismo meses atrás– y fue cancelado definitivamente en enero de 2012, luego de ser suspendido en octubre de 2011⁶.

⁴ <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/141493/01/07/Firman-contrato-para-realizar-definitivo-estudio-viabilidad-aeropuerto-Huelva.html>

⁵ <http://www.huelvainformacion.es/article/huelva/752043/pp/adelanta/fomento/preve/ubicar/aeropuerto/cartaya.html>

⁶ <http://www.rtve.es/noticias/20120123/fomento-cancela-privatizacion-aena-desfavorables-condiciones-mercados/491907.shtml>

Como puede advertirse, dicho proceso no se refirió a la concesión de las infraestructuras (estas fueron concesionadas a una sociedad pública al inicio del proceso), ni de los servicios aeroportuarios como se indica en la certificación, sino a la licitación del derecho a capitalizar la sociedad concesionaria, para conducir a su privatización y por lo tanto este proyecto –en todo caso nunca realizado– no puede ser considerado como un proyecto de infraestructura.

En síntesis, puede afirmarse que el proyecto presentado por la UT Banicol – Aertec correspondió al análisis de una transacción que nunca se realizó, para una entidad que no tiene ni ha tenido relación alguna con el Aeropuerto de Madrid, la cual no consistía en un proyecto de infraestructura, sino en la capitalización de una empresa.

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos que el contrato de orden 2 no sea considerado como admisible para la acreditación de experiencia específica, de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones.

5. Contrato de orden 3. Adición Segunda Pista El Dorado

5.1. Inexistencia del contrato en el RUP

El contrato de orden 3, que pretende acreditar la UT Aertec – Banicol, no puede ser tomado en cuenta por la ANI, en tanto no figura en el RUP presentado por Banicol a folio 85 y siguientes de su propuesta.

Lo anterior, por cuanto, de conformidad con el Pliego de Condiciones, para los proponentes obligados a inscribirse en el RUP –como es el caso de Banicol- la única información válida para acreditar la experiencia es aquella certificada y que conste en el RUP. En efecto, señala el numeral 4.2 del Pliego:

“Únicamente se considerarán hábiles aquellos proponentes que acrediten el cumplimiento de la totalidad de los requisitos habilitantes, según lo señalado en el Pliego de Condiciones, teniendo en cuenta para el efecto las condiciones exigidas dependiendo de si el Proponente se encuentra o no obligado a estar inscrito en el RUP.”

Cada proponente singular y cada integrante de estructura plural, acreditará los requisitos habilitantes en los términos dispuestos en el Pliego de Condiciones, quienes deberán acompañar sus propuestas con el certificado RUP o el Formato 2 (y los documentos que soporten la información contenida en el Formato 2), según corresponda.

(...)

*Para efectos de acreditar cada uno de los requisitos habilitantes **se resalta que la única información, valores y experiencia que se tendrá como válida será la relacionada directamente***

con actividades como Consultor en Negocios de Aviación, que estén certificadas y que conste en el RUP, o las que en virtud de la expedición del Decreto 1510 de 2013 deban ser verificadas por la Agencia, de igual manera para los proponentes extranjeros que no se encuentren obligados a inscribirse en el RUP, únicamente podrán acreditar los requisitos habilitantes a través de información, valores y experiencia directamente relacionada con actividades como Consultor en Negocios de Aviación. La información adicional, relacionada con la experiencia general requerida por la entidad en el presente Pliego, que no conste en el RUP, podrá ser verificada por la Agencia de acuerdo con lo previsto en el presente documento. (Subrayado al transcribir)

Tal como puede concluirse del aparte citado, las sociedades colombianas y extranjeras con obligación de inscribirse en el RUP debían acreditar todos sus requisitos habilitantes –entre ellos la experiencia general– mediante la certificación del RUP, sin perjuicio de que la información adicional que no conste en dicho certificado pudiera ser acreditada mediante los medios adicionales que al efecto prevén los pliegos. Como consecuencia de lo anterior, aquella experiencia no registrada en el RUP, no puede ser tenida en cuenta por la entidad.

Esta misma previsión aparece reiterada de manera particular para la experiencia general, tal como lo indica el numeral 4.15 de los Pliegos:

“La experiencia general definida en el presente numeral, se acreditará mediante el diligenciamiento del Formato 5, es necesario que los contratos ejecutados indicados en el Formato No. 5 se encuentren inscritos en el RUP y clasificados en cualquiera de los códigos relacionados con el objeto del contrato que se encuentran descritos en el numeral 4.7 del presente Pliego de Condiciones.

El Formato No. 5 deberá estar acompañado de cualquiera de los documentos que se listan a continuación, los cuales deberán contener como mínimo la siguiente información: (i) nombre del contratista y de sus miembros, junto con la discriminación de la participación de cada miembro en la estructura plural anterior; (ii) objeto y/o alcance del contrato; (iii) fecha de inicio; (iv) fecha de terminación y/o de liquidación; (v) valor total cancelado del contrato (incluido IVA y sus reformas si aplica); (vi) obligaciones y/o funciones ejecutadas.

La verificación de dicha información, se efectuará a través del RUP, cuando los proponentes estén obligados a inscribirse en el mismo, el certificado RUP debe estar vigente y en firme a la fecha de cierre de conformidad con lo dispuesto en el presente Pliego de Condiciones.

No obstante lo anterior, los proponentes que no se encuentren obligados a inscribirse en el RUP y los proponentes obligados podrán acreditar la información exigida que no conste en el RUP, en cualquiera de los siguientes documentos, como mínimo o en una combinación de los mismos (...) (Subrayado al transcribir)

Puesto que no existe referencia alguna al contrato celebrado entre Banicol y CODAD en el RUP de la

primera entidad, se solicita a la ANI indicar en el informe de evaluación definitivo que Banicol no ha acreditado el contrato exigido en el Pliego de Condiciones como experiencia habilitante y, rechazar por ello, dicha propuesta.

5.2. Inconsistencia de la certificación

Sin perjuicio de que, según se evidenció en la observación anterior, la certificación aportada a folios 0118 y 0119 de la propuesta no resulta admisible, de acuerdo con las reglas de los numerales 4.2 y 4.15 del Pliego de Condiciones, debe llamarse la atención de la Entidad, respecto de la inconsistencia que el mismo documento evidencia, en tanto indica como fecha de emisión "Marzo 27 de 2015" y pretende acreditar que la asesoría se ejecutó del "7 de Mayo de 2014 al 6 de Abril de 2015". Se pretende así certificar un hecho futuro y desconocido a la fecha en que se emite la certificación, lo cual resulta a todas luces imposible.

Además de resultar inconsistente, lo anterior evidencia que la experiencia que se pretende acreditar no cumple con lo exigido en el literal a) del numeral 4.2 del Pliego de Condiciones, que admite sólo contratos ejecutados o contratos terminados.

Por las razones anteriores, se solicita a la ANI indicar en el informe de evaluación definitivo que el contrato de orden 3 no cumple con lo exigido en el Pliego de Condiciones y, en consecuencia, el proponente no se encuentra habilitado.

Atentamente,



DIEGO TOBÓN

Representante de la UNIÓN TEMPORAL DELOITTE – DURÁN & OSORIO

ANEXO A



S A L I D A	DIPUTACION PROVINCIAL DE HUELVA		
	01/07/2014	N Salida	7.400
	OFICINA PALACIO	HORA 11:13 07	



*El Presidente
de la
Excmo. Diputación Provincial
Huelva*

Sra. D^a Ana Pastor Julián
Ministra de Fomento
Ministerio de Fomento
Paseo de la Castellana, 67
28046 Madrid

Huelva, 30 de junio de 2014.

Señora ministra:

La Sociedad Aeropuerto Cristóbal Colón, participada por la Diputación de Huelva y por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Huelva, está promoviendo un aeropuerto en la provincia, infraestructura que ya fue declarada de interés general por parte de su Ministerio el 13 de agosto de 2009.

Desde que la sociedad Cristóbal Colón iniciara la tramitación administrativa, en todo momento hemos ido de la mano del Ministerio de Fomento, presentando la documentación requerida en tiempo y forma. De hecho, y al amparo de la Ley 9/2006, de 18 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (aplicable a este procedimiento conforme a la Disposición Transitoria de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental), se presentó el estudio económico solicitado expresamente por su organismo, que acreditaba la viabilidad de esta iniciativa, así como al preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental y el Plan Director del Aeropuerto de Huelva.

Conforme a los trámites previstos en la Ley 9/2006 de planes y programas, es preceptivo que el Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo, proceda a su tramitación pública, recabe los informes de las administraciones y organismos interesados y, tras la elaboración de la Memoria Ambiental y elevación de la propuesta de Plan Director, finalice el procedimiento con la aprobación del planeamiento aeroportuario, concretamente lo que se conoce como autorización de emplazamiento.

Desgraciadamente, no nos consta que se hayan realizado estos trámites a los que la propia normativa les obliga. La falta de la precisada tramitación, sin ningún tipo de amparo legal que la justifique, está privando a nuestra provincia de una infraestructura básica para su desarrollo, y está causando la perplejidad de un amplio sector de la sociedad que la considera de vital importancia para el futuro inmediato de la provincia de Huelva.

En reiteradas ocasiones, hemos expresado a su entidad que el futuro aeropuerto no supondrá ningún coste para el erario público, ya que su construcción y puesta en marcha será sufragada íntegramente por el sector privado.

Ignacio Caraballo Romero



*El Presidente
de la
Excmo. Diputación Provincial
Huelva*

Paralelamente, no nos encontramos ante un aeropuerto que se crea para que a su alrededor nazca un destino turístico, sino que éste ya existe, y es el sector quién lo demanda como un instrumento imprescindible para su consolidación.

Por ello, y siendo conscientes de su potencial, destacados grupos hoteleros, gestores de infraestructuras, compañías aéreas de importancia internacional, así como todo el tejido productivo onubense, están demandando la inmediata puesta en marcha de esta infraestructura, cuya paralización está poniendo en serios apuros al sector turístico. De hecho, la competencia de destinos cercanos con mejores infraestructuras de comunicación hace peligrar la viabilidad de las 25.000 plazas hoteleras de la provincia.

Por las razones expuestas, y porque no hemos recibido ningún tipo de explicación sobre los motivos de la paralización del expediente administrativo en su recta final, le solicito la celebración de un encuentro que nos permita conocer el estado de tramitación del proyecto así como los plazos para su finalización, al objeto de asegurar el despegue definitivo de la provincia de Huelva con el impulso a sus sectores más dinámicos.

Ignacio Caruballo Romero

ANEXO B

La modernización del sistema aerportuario español




aena aeropuertos

15 de julio de 2011

Reforma estructural de la navegación aérea

 Nueva regulación laboral de los controladores aéreos

 Liberalización de los servicios de tránsito aéreo: AFIS (La Gomera, El Hierro, Burgos, Huesca, Logroño y Córdoba) y control de torre (antes de octubre se resolverá el concurso para la prestación del servicio de control de torre en 13 aeropuertos)

 Efectos:

- Rebaja de un 15% de la tasa de ruta de navegación aérea (en 2012 por debajo de la media de los 5 grandes proveedores europeos)
- Navegación Aérea obtuvo beneficios en 2010 por primera vez en 20 años
- Ahorro de costes de 125 millones de euros para las compañías aéreas
- Mejora de la productividad de los controladores

Nuevo modelo de gestión aeroportuaria

■ Creación de Aena Aeropuertos S.A.

■ Concesión de la gestión de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

■ Entrada de hasta un 49% de capital privado de Aena Aeropuertos S.A.

■ Efectos:

- Optimizar la gestión y ganar en competitividad y eficiencia
- Garantizar la titularidad pública y la sostenibilidad económica de la red de aeropuertos
- Introducir una gestión individualizada y autónoma de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Calendario de actuaciones

8 de junio 2011

Inicio de actividad de Aena Aeropuertos

15 de julio 2011

Constitución de las sociedades concesionarias de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat y posterior envío al Consejo Consultivo de Privatizaciones

29 de julio 2011

Autorización de la licitación del 90,05% del capital de las concesionarias por parte del Consejo de Ministros

30 de julio 2011

Inicio de la licitación mediante envío del anuncio al Diario Oficial de la UE

Noviembre 2011

Adjudicación por Aena Aeropuertos de la mayoría del capital de las sociedades concesionarias

Durante 2011

Inicio de la búsqueda de inversores para el 49% de Aena Aeropuertos

Calendario de la licitación de las concesiones

30 de julio	Inicio de la licitación
Agosto	Estudio y preparación de la documentación por parte de los posibles licitadores
Septiembre	Presentación de la documentación que acredite la solvencia técnico-económica de los licitadores
Octubre-noviembre	Presentación de ofertas técnico-económicas y periodo de mejora
Finales de noviembre	Evaluación y selección de la oferta más ventajosa
Diciembre 2011- febrero 2012	Formalización del contrato y periodo de transición
Primavera 2012	Inicio de la gestión por parte de los concesionarios



Constitución de las sociedades concesionarias de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Funciones

- Operación y gestión de los aeropuertos
- Coordinación de las operaciones y servicios que se prestan en el aeropuerto
- Diseño, elaboración y ejecución de los proyectos de inversión en instalaciones del aeropuerto y en bienes destinados a la prestación del servicio de tránsito aéreo.
- Evaluación de necesidades y propuesta de planificación de nuevas infraestructuras.
- Gestión y recaudación de los ingresos tarifarios
- Explotación de las actividades comerciales y de los negocios inmobiliarios



Constitución de las sociedades concesionarias de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Recursos económicos y financiación

- El concesionario tendrá una participación del 90,05% y su entrada se hará mediante una ampliación de capital.
- Aena Aeropuertos mantendrá una participación del 9,95% y la titularidad de propiedad de todos los activos y pasivos del aeropuerto.
- El concesionario dispondrá del derecho de explotación de los activos aeroportuarios y no aeroportuarios.
- Sus ingresos provendrán de: las tarifas y contraprestaciones por la gestión y explotación de los espacios y servicios aeroportuarios y los ingresos comerciales y de la actividad inmobiliaria.



Contrato concesional de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Objeto del contrato (1)

- Operación, explotación, administración, promoción, conservación y mantenimiento del aeropuerto
- El contrato durará 20 años, a partir de la entrada del concesionario, prorrogables otros 5 años.
- La gestión del aeropuerto por parte de la concesionaria deberá cumplir los requerimientos de certificación de AESA.
- La concesionaria se subrogará en la posición de empleador con respecto a los trabajadores de la plantilla adscrita al aeropuerto y deberá respetar los acuerdos laborales de Aena Aeropuertos con los sindicatos.



Contrato concesional de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Objeto del contrato (2)

- La concesionaria proporcionará a Aena Aeropuertos toda la información necesaria para la evaluación del cumplimiento del contrato concesional.
- La concesionaria abonará un pago inicial y un canon anual a Aena Aeropuertos.
- La cuantía de salida del pago inicial del aeropuerto de Madrid-Barajas será de 3.700 millones de euros y la de Barcelona-El Prat, 1.600 millones. Esas cantidades podrán ser mejoradas por los licitadores.
- El canon anual equivaldrá al 20% de la facturación del aeropuerto, con una cantidad mínima garantizada. En 2012, el canon anual de Madrid-Barajas será de 150 millones de euros y el de Barcelona-El Prat de 80 millones.

Contrato concesional de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Marco tarifario

- Se establecerá en el contrato y se desarrollará en un Real Decreto posterior
- Los ingresos provendrán de actividades con tarifas reguladas en el marco de la normativa comunitaria (aterrizaje, pasajeros, seguridad, etc.) y otras actividades con precios libres (comerciales e inmobiliarias).
- El valor inicial se incluirá en el contrato y su actualización se basará en una fórmula que tenga en cuenta la recuperación de costes y el beneficio esperado por el gestor y de la que se descontará una parte de los ingresos comerciales.



Contrato concesional de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

Plan de inversiones

- Garantizar la óptima gestión de las actividades del aeropuerto, manteniendo los niveles de calidad de servicio definidos.
- Incorporar inversiones de carácter obligatorio, continuando la planificación ya prevista por Aena Aeropuertos.
- Proponer nuevas inversiones de accesibilidad al aeropuerto.

Entrada de capital privado en Aena Aeropuertos

- El plazo de ejecución y los porcentajes finales y los tramos dependerán de las condiciones del mercado, con el objetivo de obtener el máximo valor para la empresa
- Se tendrán en cuenta los informes de los asesores de la operación.

Muchas gracias

Más información en www.aena-aeropuertos.es



aena aeropuertos



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

ANEXO C



Consejo de Ministros

Autorizada la licitación del 90,05% del capital de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat

- La operación cuenta con el informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones.
- El proceso de licitación comenzará mañana, 30 de julio.
- Las empresas interesadas podrán solicitar el pliego y la documentación básica del proceso a través de las páginas web de Aena Aeropuertos y de Aena.
- El 5 de septiembre finalizará el plazo para presentar la documentación que acredite la aptitud técnica y económico-financiera requerida.

Madrid, 29 de julio de 2011 (Ministerio de Fomento).

El Consejo de Ministros ha autorizado hoy la licitación del 90,05% del capital de las sociedades concesionarias de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, después de que Aena Aeropuertos haya recibido el informe favorable del Consejo Consultivo de Privatizaciones.

Dicho informe considera que “tanto en las fases ejecutadas hasta la fecha de emisión del dictamen como en el diseño del contenido de los pliegos en licitación y en los contratos de concesión se cumplen los requisitos de publicidad, transparencia y concurrencia por los que tiene que velar el Consejo Consultivo de Privatizaciones”.

El Consejo Consultivo solicita a Aena, como agente gestor en el proceso de privatización, que le traslade la información que se vaya produciendo en las siguientes fases del proceso para recabar un nuevo dictamen “en el momento en que se conozcan las propuestas de

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



Nota de prensa

adjudicación y antes de que se tome la decisión definitiva por parte del órgano correspondiente”.

Una vez autorizada la operación por el Consejo de Ministros, el proceso de licitación comenzará mañana, 30 de julio, con su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Las empresas interesadas deberán solicitar el pliego y la documentación básica del proceso a través de la página web de Aena Aeropuertos www.aena-aeropuertos.es o de Aena www.aena.es y dispondrán hasta el 5 de septiembre para presentar la documentación que acredite la aptitud técnica y económico-financiera en esta primera fase del proceso.

Por lo que se refiere a la aptitud técnica, las empresas que se presenten solas deberán acreditar una experiencia previa en gestión de aeropuertos. Las agrupaciones o consorcios de empresas deberán contar con, al menos, un integrante con experiencia en gestión aeroportuaria que cuente con una participación de al menos un 20% en el consorcio.

La experiencia en gestión requerida supone gestionar aeropuertos o terminales de aeropuertos, o tener una participación accionarial superior al 25% en gestores aeroportuarios o en gestores de terminales aeroportuarias, con un tráfico total superior a 25 millones de pasajeros con datos de 2010.

Por lo que se refiere a la aptitud económico-financiera, las empresas interesadas deberán acreditar unos activos totales en balance por importe igual o superior a 3.000 millones de euros.

Aena Aeropuertos examinará la documentación presentada y aquellas empresas o consorcios de empresas que cumplan los requisitos exigidos podrán preparar su oferta técnica y económica para la gestión de cada uno de los aeropuertos. Para ello, tendrán toda la información necesaria para realizar un proceso de 'due dilligence' que incluirá el acceso al cuaderno de venta, en el que se describen todos los activos objeto de concesión, y el "dataroom", que incluye toda la



Nota de prensa

documentación operativa, técnica, legal y financiera que permita a los licitadores conocer la situación de la empresa.