

CONSORCIO AEROVÍAS DEL ATLÁNTICO

Bogotá 15 de Abril del 2015.
CQ-617-15.

Señores.

Dr. Gabriel Eduardo del Toro Benavides.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

Gerencia de contratación.

Ciudad.

Referencia: Observaciones al informe de evaluación final del Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VGC-CM-005-2015, cuyo objeto es "SELECCIONAR MEDIANTE CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO LA INTERVENTORÍA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, AMBIENTAL, SOCIAL Y PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DERIVADO DEL PROCESO DE LICITACIÓN No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 CORRESPONDIENTE A LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO ERNESTO CORTISOZ, CUYO OBJETO ES "LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, ADECUACIÓN, MODERNIZACIÓN Y REVERSIÓN TANTO DEL LADO AIRE COMO DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO".

Respetados señores:

CARLOS ENRIQUE ESCOBAR LEGUIZAMO, mayor de edad, vecino y residente en esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80'424.760 expedida en Bogotá D.C., en mi condición de Representante Legal del **CONSORCIO AEROVÍAS DEL ATLÁNTICO**, dentro del término establecido y para los efectos de que trata el Pliego de Condiciones Definitivo del Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VGC-CM-005-2015, me permito presentar las siguientes observaciones con el fin de que se materialicen los principios de Transparencia, primacía de lo sustancial sobre lo formal y Selección Objetiva que deben prevalecer en todo proceso de contratación del sector público y, de otro, los intereses particulares de mi representado; razón por la cual se solicita al Comité Asesor Evaluador del Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VGC-CM-005-2015, revisar dichos puntos en la propuesta presentada por el **CONSORCIO AERVÍAS DEL ATLÁNTICO**, tal como a continuación lo expresare.

Original

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2015-409-021249-2
Fecha: 15/04/2016 16:59:34 -> 703
ADM: CONSORCIO AEROVÍAS DEL ATLÁNTICO
ANEXOS: 28 FOLIOS



CONSORCIO AEROVIAS DEL ATLANTICO

I. DOCUMENTOS SUBSANABLES DE AMPLIACION DE LA INFORMACION PRESENTADA EN NUESTRA PROPUESTA.

Con el animo de remitir al comité evaluador de nuestra propuesta, la garantía de seriedad que concuerde con la participación de los integrantes del CONSORCIO AEROVIAS DEL ATLANTICO adjuntamos a la misma la garantía de cumplimiento en la cual se establece los porcentajes de participación de los integrantes de la siguiente forma:

CELQO S.A.S.: 24 %

IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA S.A.: 51 %

ALPHA GRUPO CONSULTOR E INTERVENTOR S.A.S.: 25 %

Por otra parte con el ánimo de facilitar la evaluación de nuestra propuesta adjuntamos como soporte adicional a las certificaciones de experiencia presentadas en nuestra propuesta, documentos de certificación en la que claramente se determina que cuyo objeto fue (interventoría) de los siguientes contratos:

- "Consultoría y asistencia técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las obras (interventoría) de la autovía de la Plana (CV-10). Tramo Poblado Tornesa- Vilanova d'Alcolea (Aeropuerto) Castellón"
- "Consultoría y asistencia técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las obras (interventoría) de la prolongación de la línea T-4 de tranvía de Metrovalencia, tramo Radio Televisión Valenciana (RTVV) - Barrio de la Coma/Valterna "

II. OBSERVACIONES TÉCNICAS AL PROponente NO. 03 CONSORCIO INFRAESTRUCTURA ANI-05-2015.

El proponente está presentando un contrato cuyo objeto fue "INTERVENTORÍA FINANCIERA, CONTABLE, TRIBUTARIA Y ADMINISTRATIVA PARA LA CONCESIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D. C." es claro que mencionado contrato no cumple con lo establecido en el pliego de condiciones en los numerales "4.10.1 EXPERIENCIA GENERAL" "... b) Si se trata de una figura asociativa deberá acreditar la experiencia general así:

CONSORCIO AEROVÍAS DEL ATLÁNTICO

➤ Hasta seis (6) contratos de supervisión o interventoría en proyectos de Infraestructura de Transporte, (Negrilla y sub rayado fuera de texto).” Y lo establecido en el numeral “1.3 definiciones” que establece en su literal (j) la definición de Infraestructura de transporte de la siguiente forma:

“(j) “Infraestructura de Transporte”. Son todas aquellas obras relacionadas exclusivamente con: Infraestructura Vial, de puertos, aeropuertos, Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros o Infraestructura Férrea de pasajeros o de carga, urbano o interurbano.”

Es claro que mencionado contrato presentado por el mencionado proponente no es un contrato de obra y si es un contrato de administración y operación, objeto que no está incluido dentro del alcance de los pliegos definitivos para ser válido.

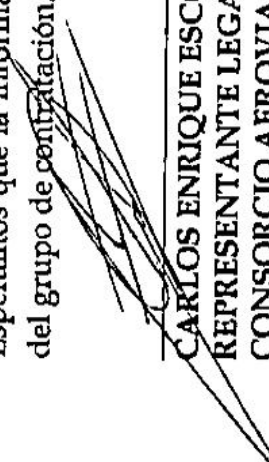
Antecedentes:

En el proceso de adjudicación del concurso de méritos No. VJ-VGC-CM-005-2015, le fue evaluado mencionado contrato al proponente en cuestión como “NO CUMPLE” puesto que el objeto del mismo no es de ejercer la interventoría a una obra de Infraestructura de Transporte y por lo contrario si era el de ejercer una interventoría de una administración y operación a una infraestructura de transporte.

Solicitud:

Se corrija la evaluación del contrato soportado por el proponente No. 03 CONSORCIO INFRAESTRUCTURA ANI-05-2015 y se le determine la calificación de “no cumple” en la experiencia general y especifica por las razones expuestas, puesto que el contrato “INTERVENTORÍA FINANCIERA, CONTABLE, TRIBUTARIA Y ADMINISTRATIVA PARA LA CONCESIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN Y EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.” no cumple con lo establecido en el pliego definitivo de condiciones.

Esperamos que la información que allegamos y nuestra solicitud sean acogidas por parte del grupo de contratación.



CARLOS ENRIQUE ESCOBAR LEGUIZAMO.
REPRESENTANTE LEGAL.
CONSORCIO AEROVÍAS DEL ATLÁNTICO.
Adjunto 26 folios.

Juan Antonio Sánchez Martínez, Subdirector General de Infraestructuras Públicas de la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana,

CERTIFICO: que la empresa consultora i.v. Ingenieros Consultores, S.A. ha prestado satisfactoriamente sus servicios en los trabajos de "Consultoría y Asistencia Técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las obras (Interventoría) de la autovía de la plana (CV-10). Tramo Poble Tornesa-Vilanova d'Alcolea (Aeropuerto) CASTELLON", habiéndose realizado como parte de estos trabajos la "Redacción del proyecto modificado nº 1 de la autovía de la plana (CV-10). Tramo Poble Tornesa-Vilanova d'Alcolea (Aeropuerto) CASTELLON" con fecha de Marzo de 2.009.

PRINCIPALES TRABAJOS REALIZADOS:

En el contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las obras (Interventoría) de la autovía de la plana (CV-10). Tramo Poble de Tornesa-Vilanova d'Alcolea, la empresa i.v. Ingenieros Consultores, S.A. ha desarrollado los trabajos y actividades de dirección, supervisión, control y vigilancia de las obras ejecutadas de acuerdo con las previsiones y la normativa vigente, tanto en los aspectos geométricos como de la calidad de materiales y procesos. Así mismo se han realizado actividades de revisión del proyecto, definición de unidades no incluidas en el proyecto, interpretación de planos, pliegos, mediciones y precios; control del personal y equipo del contratista; control de la calidad de los materiales mediante ensayos en laboratorio propio; control de la documentación de la obra; control de la calidad de la ejecución mediante inspectores; control geométrico de las obras mediante personal y equipos de topografía; control de las cantidades de obra y certificación del contratista; control financiero del proyecto; control del programa de trabajos, tratamiento de los cambios o modificaciones en el diseño mediante especialistas en diversas áreas; vigilancia ambiental; y actividades inherentes a la liquidación de las obras. Incluido en el contrato se ha realizado la redacción del proyecto modificado nº1.

DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Principales características de las obras ejecutadas

- Longitud total de autovía construida:	12.123 m.
- Longitud tronco autovía CV-10:	9.990 m.
- Longitud autovía conexión con aeropuerto:	2.133 m.
- Longitud ramales:	7.578 m.
- Longitud caminos y vías de servicio:	14.193 m.
- Longitud carril - bici:	9.330 m.
- Velocidad específica tronco:	120 Km/hora
- Ancho de calzada:	2 x 7,00 m.
- Ancho arcén exterior:	2,50 m.
- Ancho arcén interior:	1,50 m.
- Ancho mediana:	12 m.
- Ancho bermas:	0,75 m.
- Ancho carril - bici:	2,00 m.
- Radio mínimo:	700 m.
- Pendiente máxima en tronco autovía:	4 %
- Fecha de inicio de la obra:	04/09/2007
- Fecha de redacción del proyecto modificado:	31/03/2009
- Fecha de terminación de la redacción del proyecto modificado:	31/03/2009
- Fecha de terminación de la obra:	04/02/2011
- Fecha de terminación del plazo de garantía:	04/02/2014
- Presupuesto de obra del Modificado nº 1 (IVA incluido):	49.198.425,78 €
- Honorarios totales de la Asistencia Técnica (IVA incluido):	1.551.350,29 €

Principales mediciones de las obras ejecutadas

- Demolición de pavimentos asfálticos	90.623,00 m3
- Excavación de tierra vegetal:	668.767,80 m3
- Excavación de tierras en desmontes:	374.092,97 m3
- Excavación en roca:	104.776,45 m3
- Excavación en zanja y cimentaciones:	120.221,89 m3
- Excavación manual:	3.172,5 m3
- Terraplén con material procedente de la excavación:	336.523,20 m3
- Terraplén con material adecuado de préstamos:	1.451.487,07 m3
- Terraplén con material seleccionado de préstamos:	204.907,25 m3
- Pedraplén con material procedente de préstamos:	178.119,90 m3
- Rellenos con tierras de zanjas para tuberías:	14.199,02 m3
- Rellenos con material filtrante de zanjas para tuberías:	54.448,44 m3



- Rellenos con tierra vegetal:	308.175,65 m3
- Suelo estabilizado "in situ" con cemento:	145.455,70 m3
- Base de firmes con suelo-cemento:	100.235,72 m3
- Base de firmes con zahorra artificial:	28.982,91 m3
- Mezcla asfáltica tipo G-25:	34.083,30 m3
- Mezcla asfáltica tipo S-20:	30.115,00 m3
- Mezcla asfáltica tipo M-10:	11.906,50 m3
- Hormigón armado en cimientto de estructuras:	3.064,55 m3
- Hormigón armado en alzados de estructuras:	2.301,18 m3
- Hormigón armado en losas y tableros de estructuras:	1.163,79 m3
- Acero para armar tipo B500S:	737.299,93 kg
- Viga artesa de 1.30 m de canto y 27.30 m de long.:	108,00 m
- Viga artesa de 1.20 m de canto y 25.50 m de long.:	211,46 m
- Viga artesa de 1.00 m de canto y 22.50 m de long.:	93,60 m
- Viga artesa de 0.80 m de canto y 17.50 m de long.:	71,60 m
- Viga artesa de 1.20 m de canto y 25.50 m de long.:	211,46 m
- Cuneta revestida de hormigón:	33.979,00 m
- Tubo de HA Ø500mm:	140,00 m
- Tubo de HA Ø600mm:	31,20 m
- Tubo de HA Ø800mm:	961,40 m
- Tubo de HA Ø1000mm:	812,20 m
- Tubo de HA Ø1200mm:	484,40 m
- Tubo de HA Ø1500mm:	529,20 m
- Tubo de HA Ø1800mm:	2.498,60 m
- Tubo de acero galvanizado de 4" para gasoducto:	600 m
- Tubo de Polietileno de alta densidad Ø250mm:	497,00 m
- Tubo de Polietileno de media densidad Ø300mm:	1.600 m
- Hidrosicmbra de taludes:	168.370,00 m2
- Colocación de bordillos:	15.237 m
- Cerramiento con malla cinética de 2,70 mt de altura:	22.515,00 m

Descripción general

Las obras proyectadas y construidas consisten básicamente en la conversión en autovía del tramo de la CV-10 situado entre La Pobla Tornesa y el enlace con la nueva carretera CV-13, previendo la futura prolongación de la CV-10 como autovía hacia el norte.

Las obras ejecutadas se inician, por el sur, en el enlace de acceso Norte a La Pobla Tornesa. Este enlace I, del tipo "pesa" con dos glorietas inferiores, se encontraba ya construido aunque con una única calzada. Así pues, en este enlace inicial sólo ha sido preciso prolongar la calzada que había sido amortizada en el tramo anterior, ejecutar el tablero de la segunda estructura y modificar los ramales del lado este del enlace, así como repavimentar los ramales y glorieta del lado oeste.

Una vez superado este enlace, la autovía se dirige en sentido noreste, hacia el Coll de Cabanes. En este tramo inicial se ha aprovechado en lo posible la plataforma de la antigua carretera, efectuando la duplicación por su margen derecha y ampliando la mediana en la medida de lo posible para reducir la afección al gasoducto existente.

Tras rebasar el Coll de Cabanes se ha ejecutado el enlace II, con una tipología de una única glorieta de radio amplio, sobre la que cruza el tronco principal en un tramo de terraplén de considerable altura.

Debido a la proximidad entre los enlaces I y II, el tramo comprendido entre los mismos se ha construido con tres carriles por sentido de modo que el tercer carril que se adosa haga las funciones de carril de trenzado de los ramales correspondientes de ambos enlaces colindantes.

Este segundo enlace se ha proyectado para entroncar una futura biela de conexión entre la CV-10 y la CV-148, Oropesa-Cabanes, que permitirá una salida más ágil desde La Pobla Tornesa hasta el litoral.

Después de este enlace, la autovía prosigue hasta Cabanes con una larga alineación recta, lindando con el área industrial de Cabanes y, como en el tramo anterior, aprovechando la carretera antigua como parte de la calzada izquierda y efectuando la duplicación por la margen derecha. En este tramo y hasta el final del trazado, la mediana mantiene una anchura constante de 12,00 m.

En el cruce de la CV-10 con la CV-159 se ha ejecutado el enlace III con el que se inicia la variante de Cabanes. Este enlace consta de una glorieta en cada margen del tronco principal unidas por un vial bidireccional elevado que pasa sobre el tronco de la Autovía.

En este enlace se produce el acceso Sur a Cabanes, permitiendo también los accesos a su polígono industrial y conectando asimismo con La Vall d'Alba y con Oropesa a través de la carretera CV-159 y CV- 148 respectivamente.

El trazado de la variante Oeste de Cabanes tiene una longitud aproximada de 2.500 m y su perfil longitudinal discurre en terraplén con la altura suficiente sobre el terreno, para cruzar la zona inundable del Barranc del Ravatxol pero sin crear una gran barrera visual al casco urbano de Cabanes. El cruce con la carretera CV- 157 a la Vall d'Alba y el Arco de Cabanes se resuelve con un paso superior de esta sobre el tronco de la Autovía.

La variante finaliza en el enlace IV de acceso Norte a Cabanes; del tipo "pesa" una glorieta en cada lado del tronco unidas bidireccionalmente con paso inferior bajo el tronco de la autovía.

En este enlace IV proyectado finaliza la prolongación del tramo de autovía CV-10 que entrará en funcionamiento tras la finalización de las obras, de modo que el tráfico que proceda o se dirija hacia Coves de Vintrouma deberá incorporarse o salir de la autovía en este enlace

En el Proyecto Modificado nº 1 se sustituyó el enlace nº V previsto en el proyecto original que consistía en una rotonda a distinto nivel para conectar con la nueva

carretera CV-13. La solución adoptada finalmente es la ejecución de un enlace entre las autovías CV10 y CV13 con ramales directos, completado por un conjunto de enlaces y semienlaces locales que resuelvan la conectividad del entorno, tanto con las autovías como con el aeropuerto de Castellón.

Enlace de autovías

La filosofía de este enlace es que de cada uno de los sentidos de circulación existentes se desprendan ramales directos (de uno ó dos carriles) a buscar las dos alternativas posibles de continuidad.

Los ramales de dos carriles son los que conectan la CV13 con la CV10 en sentido Castellón, mientras que los de conexión CV13 con CV10 en sentido a San Mateo son de un único carril. Estos últimos ramales no son objeto del presente proyecto y se deberán ejecutar en la siguiente fase de prolongación de la Autovía.

Conectividad local.

Para resolver la conectividad del tráfico local se proyectan una serie de actuaciones que de manera global resuelven las distintas posibilidades de este tipo de tráfico sin afectar en la medida de lo posible al tráfico principal de las autovías.

Las principales actuaciones proyectadas son:

- *Rotonda a nivel en la actual CV10*, esta rotonda ubicada al norte de la intersección de esta con la carretera CV-152 y permite conectar la carretera CV-10 en las proximidades de Benlloch con el semienlace de conexión con la CV13, para acceder fundamentalmente al aeropuerto y a la misma carretera CV-13.
- *Semienlace de Conexión con la CV13*, ubicado a la altura del cruce de la CV13 con el Pas de La Fusta, permite la conexión con la CV13 y desde la CV13 únicamente en sentido Torreblanca.

Una vez despegados del tronco de la Autovía los ramales de conexión con la CV-13, en el P.K. 10 +200 se finaliza la ejecución de dicho tronco quedando la calzada de la Autovía preparada para su futura prolongación hacia el norte. Cuando se realice esta prolongación deberá completarse el enlace entre la CV-10 y CV-13 con la ejecución de los dos ramales de conexión hacia el norte.

También se ha proyectado la modificación o recuperación del trazado de las vías pecuarias afectadas, mediante sendas específicas para paso de ganado, de 4,00 m de anchura y con una plataforma de zaborra compactada. El paso transversal de estas vías con el tronco de la autovía se realiza en general mediante pasos exclusivos realizados con marcos de hormigón armado.

Datos geométricos del trazado

La velocidad específica de proyecto utilizada para la definición geométrica del tronco de la nueva Autovía CV-10 es de 120 Km/h, salvo una parte del tramo entre los enlaces I y II en el cual, con el fin de poder aprovechar la calzada actual de la CV-10 se han aceptado parámetros de diseño en alzado de 100 Km/h.

Movimiento de tierras

La minimización del volumen de terraplén procedente de préstamos que requiere la ejecución de las obras, ha sido considerada de manera primordial en el diseño geométrico de la rasante. Los volúmenes resultantes, que son elevados, son consecuencia de muchos condicionantes presentes a lo largo del trazado, que dificultan enormemente la reducción en la altura de los terraplenes y la obtención de mayores excavaciones de terrenos reutilizables.

Secciones tipo y firmes

La sección tipo de la autovía construida está formada por dos calzadas separadas de 7,00 m de anchura con arcenes exteriores de 2,50 m e interiores de 1,50 m, y bermas laterales de 0,75 m. La mediana es amplia, en general con una anchura de 12,00 m.

Como excepción a lo anterior y con el fin de reducir en la medida de lo posible la afeción al gasoducto existente, se ha reducido la anchura de la sección tipo del tronco de la autovía entre los enlaces I y II, eliminando las bermas exteriores de 0,75 metros y reduciendo los arcenes exteriores de 2,50 metros a 1,50 metros. Con esta reducción se ha podido ampliar la anchura mínima de la mediana, pasando de los 12,00 metros entre bordes de pavimento a 15,50 metros (entre bordes de calzada se pasa de 15,00 metros a 18,50 metros).

A la vista de los datos de tráfico, de su composición, de la previsión de su crecimiento y de la estimación de la inducción de tráfico que supondrá el tramo de Autovía en Proyecto sobre el entorno viario en que se inscribe, se ha determinado una categoría de tráfico T0, a efectos de dimensionamiento del firme.

También se ha estimado, a efectos de clasificación de la explanada y definición del firme, una clasificación de explanada E3.

Con todo ello, se definen las siguientes estructuras del firme:

- > Por lo que respecta al tronco principal de la Autovía se adopta la estructura del firme tipo 032. Para el caso de todos los ramales de los enlaces, glorietas y vías de servicio se ha escogido un firme tipo 132.
 - > En lo que respecta a los arcenes del tronco de la Autovía, el firme de los arcenes interiores se ha previsto ejecutar con la misma sección que el firme de la calzada, con objeto de que el mismo esté preparado para el caso de una futura ampliación de la autovía a 3 carriles. El arcén exterior se ha previsto ejecutar con una sección de menor resistencia, eliminando la capa de base asfáltica de G-25 y sustituyéndola por una capa de zahorra artificial.
- Como excepción a lo anterior, los arcenes exteriores de anchura reducida a ejecutar entre el enlace I y el II proyectados se realizarán con el mismo firme que la calzada dada la escasa anchura de los mismos.

- > Los nuevos caminos de servicio se han ejecutado con anchuras de 4,00 m y 5,00 m dependiendo de su importancia y de su longitud. En general dichos caminos de servicio se han rematado con una capa de zahorra artificial de 25 cm de espesor. Como excepción, el camino de servicio que discurre por la margen derecha de todo el trazado (exceptuando en el tramo de la variante de Cabanes) y que lleva adosado un carril-bici de 2,00 metros de anchura se ha rematado con un firme compuesto de una capa de zahorra artificial de 25 cm de espesor, y una capa de rodadura asfáltica de 5 cm de espesor. Este mismo firme se adopta para el carril-bici.

Se ha determinado un nivel de servicio A para la Autovía en el año de puesta en servicio de las obras, mientras que con la infraestructura actual se encuentra en un nivel de servicio C.

Drenaje

Las características climáticas de la zona de estudio son las propias del clima mediterráneo litoral. Las precipitaciones constituyen uno de los factores de mayor preocupación en el diseño de las obras proyectadas, ya que se combinan grandes períodos de dominio seco, característicos de la configuración mediterránea, con intensos aguaceros en escasos períodos de tiempo.

Se han determinado un total de 27 cuencas en las que, en la mayoría de los casos, predomina la fase de laderas. Las cuencas con cauces más definidos corresponden a los barrancos de Ravatxol, Saura y de La Fuente. Los terrenos situados en las inmediaciones de los barrancos de Ravatxol y de La Fuente están clasificados por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), como zonas con riesgo de inundación bajo y medio respectivamente.

En base a todo ello se ha efectuado el diseño de las obras de drenaje longitudinal y transversal. Se han definido cinco secciones tipo de cunetas a ejecutar en cada tramo según pendientes y caudales a evacuar. También se han definido las dimensiones de los

marcos de drenaje de los barrancos principales, así como de las restantes obras transversales a situar en puntos bajos y para el desagüe de las cunetas.

El período de retorno utilizado para el dimensionamiento de las obras de drenaje transversal es de 100 años; reduciéndose a 25 años para el drenaje longitudinal.

Como excepción a lo anteriormente indicado y siguiendo las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Júcar, las obras de drenaje transversal de los tres barrancos indicados anteriormente se han dimensionado con los caudales asociados a un período de retorno de 500 años.

Señalización

Los elementos de la señalización, el balizamiento y las defensas se han proyectado de acuerdo a las instrucciones de carreteras 8.1.I.C "Marcas Viales", 8.2.I.C "Señalización Vertical", y a las "Recomendaciones sobre sistemas de contención de vehículos" O.C. 321/95 T y P.J. Para el diseño de la señalización se ha considerado carretera con sección de autovía y velocidad de 120 Km/h, en el caso del tronco principal.

Se han proyectado diversos pórticos banderolas sobre la calzada, así como carteles de preaviso de las glorietas y de destino en ellas. En algunos casos, se ha recurrido a la reducción de estos carteles, debido a las excesivas dimensiones resultantes, siempre dentro de los parámetros admitidos por la normativa anteriormente citada.

El balizamiento a instalar está constituido por hitos de arista, hitos delimitadores de isleta, captafaros retrorreflectantes, paneles direccionales, losetas reflexivas e hitos kilométricos.

Los sistemas de contención se han resuelto con la instalación de barreras de seguridad tipo BMSNA 4/120 a y BMSNC 2/120 a.

Estructuras

Como parte de las obras ejecutadas se han construido diversos pasos superiores e inferiores para salvar los diferentes cruces que se ocasionan a lo largo del trazado proyectado.

La relación de las estructuras, su longitud total y el presupuesto de ejecución material es la siguiente:

Denominación	Longitud	P.E.M.
1. Estructura PS n° 1.	13,40 mts	125.316,21 €
2. Estructura PS n° 2	25,50 mts	369.658,10 €
3. Estructura PS n° 2'	25,50 mts	345.658,10 €
4. Estructura PS n° 3	25,50 mts	349.178,78 €
5. Estructura PS n° 3'	25,50 mts	339.178,78 €
6. Estructura PS n° 4.	51,88 mts	642.762,78 €
7. Estructura PS n° 5	45,00 mts	433.540,13 €
8. Estructura PS n° 6.	17,00 mts	233.759,06 €
9. Estructura PS n° 6'	17,00 mts	233.759,06 €
10. Estructura PS n° 7	47,50 mts	968.632,74 €
11. Pl. Paso fauna P.K. 2+686	71,50 mts	143.568,67 €
12. Pl. Pou del Bou P.K. 5+900.	43,50 mts	453.284,09 €
13. Pl. Arco Romano P.K. 6+702	42,00 mts	122.264,39 €
14. Pl. Enlace IV.	73,50 mts	160.976,84 €
15. Pl. Enlace V.	48,00 mts	175.157,33 €

A continuación se hace una breve descripción de las estructuras que componen este proyecto:

- Estructura n° 1.

El paso del desdoblamiento de la CV-10 sobre el ramal bidireccional de conexión de las glorietas del Enlace I, se ha resuelto con una estructura isostática de un vano de 13,40 m. de luz, cuyo tablero de 12,09 m. de ancho, está formado por 19' vigas prefabricadas

tipo T invertida con las alas inferiores adosadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas y de 0,55 m. de canto. Entre vigas se efectúa un relleno de hormigón y se ejecuta una losa superior de hormigón armado "in situ" de 8 cm. de espesor. El canto total del tablero es de 0,63 m.

El tablero se apoya en dos estribos preexistentes de hormigón armado cimentados superficialmente con zapatas. A continuación de los mismos se proyectan aletas de hormigón armado formando 45° para terminar de contener el terraplén.

- Estructuras nº 2-2' y 3-3' -

El Enlace II se resuelve con una glorieta inferior sobre la que pasa la CV-10, esta solución precisa la ejecución de las estructuras 2-2' y 3-3' en los cruces de la Autovía con la glorieta.

Estos pasos se han resuelto con sendas estructuras isostáticas de un vano de 25,50 m. de luz. Los tableros, de 12,00 m. de ancho, están formados por dos vigas tipo U (25-170x120) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,20 m. de canto. Las vigas, con un intereje de 6,00 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

Los tableros se apoyan en dos estribos cerrados, prefabricados de hormigón armado 12,00 m. de longitud y altura máxima de 8,58 m. en las estructuras 2-2' y de 7,33 m. en las estructuras 3-3', cimentados superficialmente con zapatas y plateas para los tirantes, por módulos de 1,25 m. de ancho.

Entre los estribos de cada línea de apoyos se dispone de un muro central prefabricado de hormigón armado para contener las tierras de la mediana. Los estribos se rematan con muros en vuelta y alctas en prolongación, ambos prefabricados de hormigón armado con el fin de terminar de contener al terraplén.

- Estructura nº 4 -

El paso superior del ramal bidireccional de conexión de las glorietas del Enlace III sobre la CV-10 se ha materializado con la estructura 4.

Este paso se ha resuelto con una estructura isostática de dos vanos de luces 24,99 m. y 26,89 m. El tablero, de 11,50 m. de ancho, está formado por dos vigas tipo U (25-

170x130) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,30 m. de canto, por vano. Las vigas, con un interese de 5,75 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

El tablero apoya sus extremos en dos estribos cerrados ejecutados con muros prefabricados de hormigón armado tipo SM de 1,25 m. de ancho cada uno, con una longitud total de 12,50 m. y altura máxima de aproximadamente nueve metros., cimentados superficialmente mediante zapatas. Sobre los muros prefabricados se realizarán unos cargaderos de hormigón armado para apoyo de las vigas. Los apoyos intermedios del tablero se han ejecutado mediante dos pilas de hormigón armado y fuste circular, de diámetro 1,00 m., con un capitel circular de diámetro 1,70 m. y altura 1,40 m., ejecutadas "in situ"; cuya cimentación es superficial mediante una zapata única, situada en la mediana de la CV-10. Los estribos se rematan con aletas prefabricadas, formando 30°, ejecutadas con paneles prefabricados de hormigón armado tipo TL y NL de 1,25 m. de ancho, con el fin de contener el terraplén del ramal bidireccional de conexión de las glorietas.

Estructura nº 5.

El paso superior del Camino del Arco de Cabanes sobre la CV-10 se ha definido mediante la estructura nº 5.

Este paso se ha resuelto con una estructura isostática de dos vanos iguales de luz 22,50 m. El tablero, de 11,00 m. de ancho, está formado por dos vigas tipo U (25-170x100) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 1,00 m. de canto por vano. Las vigas, con un interese de 5,50 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

El tablero apoya sus extremos en dos durmientes o cargaderos dispuestos en la coronación de macizos de tierra reforzada, con sus correspondientes aletas. Los cargaderos son de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 2,60 de ancho, 11,15 m. de longitud y 2,33 m. de altura. A cada lado del durmiente se dispone en la dirección de las vigas aletas para que se desarrolle el cono de tierras, también se disponen de losas de transición para evitar la aparición de asientos diferenciales en la unión con el terraplén.

Los apoyos intermedios del tablero se han ejecutado mediante dos pilas de hormigón armado y fuste circular, de diámetro 1,00 m., con un capitel circular de diámetro 1,70 m. y altura 1,40 m., ejecutadas "in situ"; cuya cimentación es superficial mediante una zapata única, situada en la mediana de la CV-10

Estructuras nº 6-6'

Los pasos superiores de la CV-10 sobre la biela direccional que une las dos gloriétas del Enlace IV se han llevado a cabo mediante las estructuras 6-6'.

Estos pasos se han resuelto con dos estructuras isostáticas de un vano de 17,00 m. de luz. Los tableros, de 12,00 m. de ancho, están formados por dos vigas tipo U (170x80) prefabricadas de hormigón pretensado con armaduras pretesas de 0,80 m. de canto. Las vigas, con un interje de 6,00 m; están unidas mediante una losa de compresión de hormigón armado de 0,25 m. de espesor. mínimo ejecutada mediante placas de encofrado perdido y placas de celosía ambas prefabricadas.

Los tableros apoyan sus extremos en dos durmientes o cargaderos dispuestos en la coronación de macizos de tierra reforzada, con sus correspondientes aletas. Los cargaderos son de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 2,25 de ancho, 12,00 m. de longitud y de altura variable. A cada lado del durmiente se dispone en la dirección de las vigas aletas para que se desarrolle el cono de tierras, también se disponen de losas de transición para evitar la aparición de asientos diferenciales en la unión con el terraplén.

Estructura nº 7.

El Enlace V se plantea con dos gloriétas y un ramal bidireccional de conexión, sobre el que pasa el eje de la CV-13, para ello se proyecta la estructura 7.

Estos pasos se han resuelto con una estructura articulada compuesta de módulos prefabricados de hormigón armado de 1,25 m. de ancho. La longitud total de la estructura es de 47,50 m., con una luz neta de 15,00 m. y una altura libre de 7,00 m. Cada módulo está constituido por dos elementos prefabricados idénticos adosados y apoyados sobre una cimentación superficial consistente en dos zapatas corridas de hormigón armado de 1,00 m. de canto, 3,00 m. de ancho y 47,50 m. de longitud.



Paso fauna P.K. 2+686.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es permitir el paso de la fauna a través de la autovía.

Esta estructura está compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 3,00 m. de anchura y 2,00 m. de altura. La estructura tiene una longitud de 71,50 m. y en las bocas de acceso se dispondrán de impostas y aletas a 30°, de dimensiones variables de acuerdo con la caída de tierras que contienen.

Colada del Pou del Bou P.K. 5+900.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía.

Esta estructura está compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 6,00 m. de anchura y 3,50 m. de altura. La estructura tiene una longitud de 43,50 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30°, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

Cordel del Arco Romano P.K. 6+702

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía.

Esta estructura está compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura. El marco tiene una longitud de 42,00 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30°, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.

Vereda camino viejo de Castellón. Enlace IV.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la autovía y los ramales del Enlace IV.

Esta estructura está compuesta por un marco prefabricado con dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura. El marco tiene una longitud total de 73,50 m. y en las embocaduras exteriores se dispondrán de impostas y aletas a 30°, de dimensiones variables ciñéndose su altura con la caída de tierras que contienen.



Vereda de El Ventorrillo. Enlace V.

Este paso inferior es una estructura prefabricada de hormigón armado cerrada y enterrada, cuya función es dar continuidad a la vía pecuaria a través de la de los ramales de conexión con el Aeropuerto y la carretera CV-10 actual.

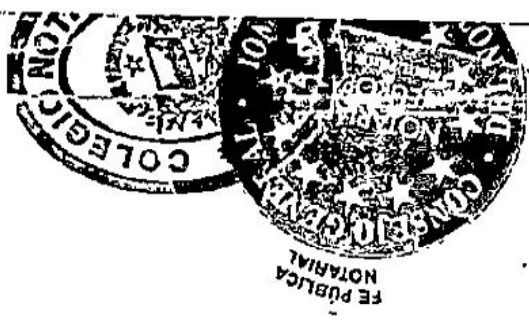
Esta estructura esta compuesta por tres tramos de marcos prefabricados, dos de ellos con, dimensiones interiores: 4,00 m. de anchura y 2,50 m. de altura y un tercero con dimensiones de 6,00 m. de anchura y 3,50 m. de altura, que suman una longitud total de 48,00 m. y en las embocaduras exteriores cada uno de ellos se dispondrán de impostas y aletas a 30°, de dimensiones variables cifándose su altura con la caída de tierras que contienen:

El contrato se realizó con el cumplimiento de todos los requisitos exigidos por el Servicio Territorial de Carreteras de Castellón (Generalitat Valenciana), por lo cual no hubo declaratoria alguna de incumplimiento, imposición de multas o sanciones, así como tampoco se llevó a cabo proceso de efectividad de garantías.

En Valencia, a 10 de abril de 2015

Fdo.: Juan Antonio Sánchez Martínez







«FOLIO HABILITADO PARA LEGALIZACIONES POR EL ILUSTRE COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA»
=PAGE ATTACHED FOR AUTHENTICATION BY THE OFFICIAL NOTARIES' SOCIETY OF VALENCIA=

Este folio ha quedado unido con el sello de este Ilustre Colegio Notarial a la Certificación expedida por
This page has been attached bearing the stamp of this Official Notaries' Society, to the certification issued by

D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ
SUBDIRECTOR GENERAL

el día 10/04/2015
on

APOSTILLE (Convention de La Haye du 5 octobre 1961)			
1. País: Country / Pays :	ESPAÑA		
El presente documento público This public document / Le présent acte public			
2. ha sido firmado por has been signed by a été signé par	D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ		
3. quien actúa en calidad de acting in the capacity of agissant en qualité de	JEFE DE LA DIVISION DE CARRETERAS		
4. y está revestido del sello / timbre de bears the seal / stamp of est revêtu du sceau / timbre de	GENERALITAT VALENCIANA		
Certificado Certified / Attesté			
5. en at / a	VALENCIA		
6. el día the / le	14/04/2015		
7. por by / par		EL DECANO DEL COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA	
8. bajo el número No sous le		Nº101/2015/005894	
9. Sello / timbre: Seal / stamp: Sceau / timbre:	Firma: Signature: Signature :		

SELLADO LEGITIMO LEGALIZATION
Nº101/2015/005894
A031918768
D. Francisco Santos Vinales
Decano 5º en funciones del Decano

Esta Apostilla certifica únicamente la autenticidad de la firma, la calidad en que el signatario del documento haya actuado y, en su caso, la identidad del sello o timbre del que el documento público está revestido.

Esta Apostilla no certifica el contenido del documento para el cual se expidió.

[No es válido el uso de esta Apostilla en España]

[Esta Apostilla se puede verificar en la dirección siguiente: <https://register.justicia.es>]

Código de verificación de la Apostilla: NAhesu-01+D-SRPHVAN4

This Apostilla only certifies the authenticity of the signature and the capacity of the person who has signed the public document, and, where appropriate, the identity of the seal or stamp which the public document bears.

This Apostilla does not certify the content of the document for which it was issued.

[This Apostille is not valid for use anywhere within Spain]

[To verify the issuance of this Apostilla, see <https://register.justicia.es>]

Verification Code of the Apostilla: NAhesu-01+D-SRPHVAN4

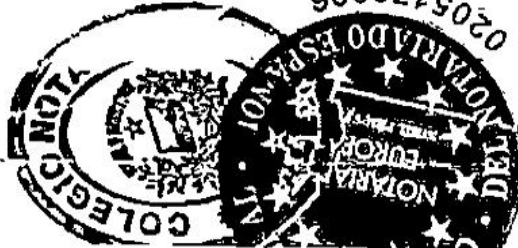
Cette Apostille atteste uniquement la validité de la signature, la qualité en laquelle le signataire du texte a agi et, le cas échéant, l'identité du sceau ou timbre dont cet acte public est revêtu.

Cette Apostille ne certifie pas le contenu du texte pour lequel elle a été émise.

[L'utilisation de cette Apostille n'est pas valable en / au Espagne]

[Cette Apostille peut être vérifiée à l'adresse suivante <https://register.justicia.es>]

Code de vérification de l'Apostille: NAhesu-01+D-SRPHVAN4



SU8214577

Juan Antonio Sánchez Martínez, Subdirector General de Infraestructuras Públicas de la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda, Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana,

CERTIFICA:

Que la empresa I.V. Ingenieros Consultores, S.A., ha realizado los trabajos de "Consultoría y Asistencia Técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las Obras (Interventoría) de la Prolongación de la línea T-4 de tranvía de Metrovalencia, tramo Radio Televisión Valenciana (RTVV) - Barrio de la Coma/Valterna", cumpliendo con lo especificado en el contrato suscrito por las partes y a plena satisfacción de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana. Los trabajos se desarrollan según las reglas por las que se rige la profesión.

Los datos principales del contrato son los siguientes:

- **OBJETO DEL CONTRATO:** Consultoría y Asistencia Técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las Obras (Interventoría) de la Prolongación de la línea T-4 de tranvía de Metrovalencia, tramo Radio Televisión Valenciana (RTVV) - Barrio de la Coma/Valterna.

▪ **PRINCIPALES ACTIVIDADES EJECUTADAS:**

En el contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica de Dirección, Control y Vigilancia de las Obras (Interventoría) de la prolongación de la línea T-4 de tranvía de Metrovalencia, tramo Radio Televisión Valenciana (RTVV) - Barrio de la Coma/Valterna, la empresa I.V. Ingenieros Consultores, S.A., ha desarrollado los trabajos y actividades de dirección, supervisión, control y vigilancia de las obras ejecutadas de acuerdo con las previsiones y la normativa vigente, tanto en los aspectos geométricos como de la calidad de materiales y procesos. Así mismo se han realizado actividades de revisión del proyecto, definición de unidades no incluidas en el proyecto, interpretación de planos, pliegos, mediciones y precios; control del personal y equipo del contratista; control de la calidad de los materiales mediante ensayos en laboratorio propio; control de la documentación de la obra; control de la calidad de la ejecución mediante inspectores; control geométrico de las obras mediante personal y equipos de topografía; control de las cantidades de obra y certificación del contratista; control financiero del proyecto; control del programa de trabajos, tratamiento de los cambios o modificaciones en el diseño mediante especialistas en diversas áreas; vigilancia ambiental; y actividades inherentes a la liquidación de las obras. Incluidos en el contrato se ha realizado la redacción del modificado y del proyecto de liquidación.



DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

Estas obras tienen por objeto realizar la Prolongación de la Línea T4 de la red de Metro de Valencia en el tramo T.V.V.-Barrio de La Coma/Valerna.

La finalidad de esta obra es la de proporcionar cobertura de transporte público tanto al Barrio de La Coma como a la futura ampliación del Campus de la Universidad de Valencia, situados ambos en el término municipal de Paterna. Se pretende dar servicio también al Barrio Santa Gemma situado en la zona norte de Burjassot y a las nuevas urbanizaciones de viviendas unifamiliares que están construyéndose junto a la Antigua Carretera de Liria (Paterna).

El tramo inicia su trazado en la Avenida Andrés Estellés (Burjassot), inmediatamente después de la parada del mismo nombre de la línea en servicio. Desde el origen del proyecto se deprime la rasante entre los PK 0+030 y 0+440 para permitir el cruce de la línea de metro bajo la Rotonda T.V.V., mediante un paso soterrado.

De los 410 m del paso soterrado, las rampas de acceso ocupan una longitud de 304 m mientras que la zona cubierta es de 106 m. El ancho libre del paso es de 7.68 m y un galibo vertical mínimo de 4.50 m.

La estructura se resuelve mediante pantallas de pilotes de 650 mm de diámetro, conectados por una viga de aiado en cabeza. En la zona cubierta se proyecta una losa de hormigón armado de 60 cm de espesor.

Los pilotes serán excavados "in situ" con colocación de armadura de hormigonado final utilizando tubería premix.

El sistema constructivo es el tradicional denominado "cut and cover" consistente en realizar las pantallas de pilotes, la viga de atado entre ellas, y en la zona de falso túnel la losa superior. La excavación de las tierras se realiza posteriormente al abrigo de las pantallas y de la losa superior.

Se ha proyectado una solera de hormigón de 47 cm que sirve tanto de base a la plataforma tranviaria como de acodalamiento entre las pantallas.

Estructuralmente, el comienzo de las rampas de acceso situadas en las calles Andrés Estellés y Universidad se resuelven mediante muros "in situ" de hasta 2,30 m de altura. Evidentemente, desde el punto de vista estructural podría utilizarse la solución muro para profundidades muy superiores a la aquí considerada, pero debe tenerse en cuenta que esto obligaría a una mayor ocupación y tiempo de ejecución de obra, siendo mucho más rápido y limpio el seguir con pantallas en ménsula de pilotes hasta prácticamente el comienzo de ambas rampas.

Tanto en las rampas como en el propio falso túnel se revisten las pantallas de pilotes mediante placas de hormigón prefabricado, y entre ambos elementos se ha previsto un relleno con mortero. Se disponen barreras rígidas de protección rodeando todo el perímetro del hueco creado en la zona de rampas.

Como obra complementaria se realiza un pozo de bombeo bajo la traza en el PK 0+210.43. Se resuelve estructuralmente profundizando las pantallas longitudinales y definiendo dos pantallas transversales de pilotes del mismo diámetro, con su cabeza hormigonada a nivel de losa inferior del paso, sobre las que se hormigonan las paredes del aljibe.

Tras cruzar la Rotonda de TVV, el trazado discurre por la margen derecha de la calle Universidad, al final de la cual la línea se bifurca en dos, una que se dirige al Barrio de la Coma y otra hacia Terramelar/Valerna.

La línea principal a La Coma concluye con un bucle de retorno junto al Colegio de las Dominicas y tiene una longitud total de 2.900 metros. Contará con cinco nuevas paradas.

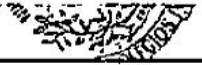
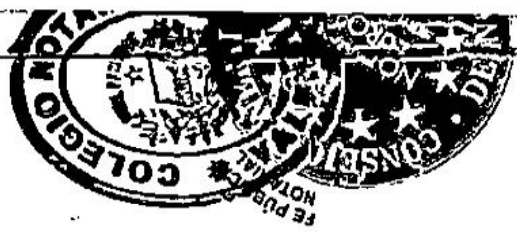
El segundo tramo, Ramal de Terramelar - Valerna, proporciona cobertura de transporte público a las urbanizaciones de Lloma Larga o Valerna, y al Barrio de Terramelar, ambos en el municipio de Paterna. Este tramo tiene una longitud de 710 metros y cuenta con una nueva parada. Para su realización fue necesario una línea bajo la carretera CV-35. La actuación en este tramo se completó con una pasarela peatonal sobre la CV-365.

- NÚMERO DEL CONTRATO: AT/2002/13/213
- ENTIDAD CONTRATANTE: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.
- PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN: 100%
- PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO: 27 meses
- FECHA DE INICIACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO: 2 de junio de 2003
- FECHA DE TERMINACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO: 2 de septiembre de 2005
- VALOR TOTAL DEL CONTRATO (IVA INCLUIDO): 1.207.476,71 €
- PRESUPUESTO DE LAS OBRAS: 21.821.214,35 €

Y para que así conste, suscribo el presente certificado en Valencia, a 10 de abril de 2015



Fdo.: Juan Antonio Sánchez Martínez





=FOLIO HABILITADO PARA LEGALIZACIONES POR EL ILUSTRE COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA=
=PAGE ATTACHED FOR AUTHENTICATION BY THE OFFICIAL NOTARIES' SOCIETY OF VALENCIA=
Este folio ha quedado unido con el sello de este Ilustre Colegio Notarial a la Certificación expedida por
This page has been attached bearing the stamp of this Official Notaries' Society, to the certification issued by
D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ
SUBDIRECTOR GENERAL

el día 10/04/2015
on

APOSTILLE (Convention de La Haye du 5 octobre 1981)	
1. País: Country / Pays :	ESPAÑA
El presente documento público This public document / Le présent acte public	
2. ha sido firmado por D. JUAN ANTONIO SANCHEZ MARTINEZ has been signed by a été signé par	
3. quien actúa en calidad de JEFE DE LA DIVISION DE CARRETERAS acting in the capacity of agissant en qualité de	
4. y está revestido del sello / timbre de GENERALITAT VALENCIANA bearing the seal / stamp of est revêtu du sceau / timbre de	
Certificado Certified / Attesté	
5. en VALENCIA at / à	6. el día 14/04/2015 the / le
7. por EL DECANO DEL COLEGIO NOTARIAL DE VALENCIA by / par	
8. bajo el número N9101/2015/005893 No sous no	
9. Sello / timbre: Seal / stamp: Sceau / timbre:	

Firma:
Signature:
Signature:
D. Francisco Cantos Vinales
Canciller en funciones de Decano

A201918768

Esta Apostilla certifica únicamente la autenticidad de la firma, la calidad en que el signatario del documento haya actuado y, en su caso, la identidad del sello o timbre del que el documento público está revestido.

Esta Apostilla no certifica el contenido del documento para el cual se expidió.

[No es válido el uso de esta Apostilla en España]

[Esta Apostilla se puede verificar en la dirección siguiente: <https://register.justicia.es>]

Código de verificación de la Apostilla: NA.82NB-ILB1-J20F-1Q17

This Apostille only certifies the authenticity of the signature and the capacity of the person who has signed the public document, and, where appropriate, the identity of the seal or stamp which the public document bears.

[This Apostille is not valid for use anywhere within Spain]

[To verify the issuance of this Apostille, see <https://register.justicia.es>]

Verification Code of the Apostille: NA.82NB-ILB1-J20F-1Q17

Cette Apostille n'autorise uniquement la vérification de la signature, la qualité en laquelle le signataire du document public a agi et, le cas échéant, l'identité du sceau ou timbre dont est revêtu le document.

[Celle Apostille ne certifie pas le contenu du document pour lequel elle a été émise.]

[L'utilisation de cette Apostille n'est pas valable en / au Espagne]

[Celle Apostille peut être vérifiée à l'adresse suivante <https://register.justicia.es>]

Code de vérification de l'Apostille: NA.82NB-ILB1-J20F-1Q17

SUS214576

Somos Grandes Contribuyentes según Res. 2509
de 1993/12/03, Régimen Común. Agente retenedor del
IVA

28615-53577-10-BG

28615-53577-10-BG

FECHA EXP. 13/04/2015		SUCURSAL BOGOTÁ		RABO 10		POLIZA 28615		CERTIFICADO 53577		TIPO CERTIFICADO MODIFICACION	
28615-53577-10-BG											
TOMADOR											
DIRECCIÓN		CONSORCIO AEROPUERTOS DEL ATLANTICO						NIT		900381228-6	
AFIANZADO		CARRERA 13A NO 88A 62 OFICINA 202						TELÉFONO		118421287	
DIRECCIÓN		CONSORCIO AEROPUERTOS DEL ATLANTICO						CIUDAD		BOGOTÁ, D.C.	
DIRECCIÓN		CARRERA 13A NO 88A 62 OFICINA 202						NIT		900381228-6	
ASEGURADO		AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA						TELÉFONO		118421287	
DIRECCIÓN		AVENIDA CALLE 26 NO 59 51 TORRE 4 PISO 2						CIUDAD		BOGOTÁ, D.C.	
DIRECCIÓN		AVENIDA CALLE 26 NO 59 51 TORRE 4 PISO 2						NIT		830125996-9	
DIRECCIÓN		AVENIDA CALLE 26 NO 59 51 TORRE 4 PISO 2						CIUDAD		BOGOTÁ, D.C.	
VALOR ASEGURADO											
Valor anterior		Aumento/Disminución				Valor Actual		VIGENCIA DE LA PÓLIZA			
1.917.173.456.40		0.00				1.917.173.456.40		Desde las 00:00 Horas		Hasta las 24:00 Horas	
								27		03	
								2015		2015	
VIGENCIA DEL CERTIFICADO											
Desde las 00:00 Horas		13		04		2015		Desde las 24:00 Horas		15	
										06	
										2015	

OBJETO:

OBJETO DE MODIFICACION:

POR MEDIO DEL PRESENTE ANEXO SE HACE CONSTAR QUE SE ACLARA LA PARTICIPACION DE CADA UNO DE LOS INTEGRANTES DEL CONSORCIO QUEDANDO DE LA SIGUIENTE MANERA:

* TOMADOR/AFIANZADO: CONSORCIO AEROPUERTOS DEL ATLANTICO CONFORMADO POR:

- IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA S.A. NIT.900.381.226-6 PART.51%
- ALPHA GRUPO CONSULTOR E INTERVENTOR S.A.S NIT.900.845.004-2 PART.25%
- CELCO S.A.S. NIT.900.080.788-6 PART.24%

LOS DEMAS TERMINOS Y/O CONDICIONES NO MODIFICADOS CONTINUAN VIGENTES.

OBJETO:

AMPARAR LA SERIEDAD Y VALIDEZ DE LA PROPUESTA PRESENTADA PARA EL CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO No. VI-VGG-OM-006-2016 SELECCIONAR MEDIANTE CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO LA INTERVENTORIA INTEGRAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORIA TECNICA ECONOMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURIDICA ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, AMBIENTAL, SOCIAL Y FISCAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADO DERIVADO DEL PROCESO DE LICITACIÓN No. VI-VGG-IP-LP-012-2013 CORRESPONDIENTE A LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO ERNESTO CORTISOZ, CUYO OBJETO ES "LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, ADECUACIÓN, MODERNIZACIÓN Y REVERSIÓN TANTO DEL LADO AIRE COMO DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO"

* TOMADOR/AFIANZADO: CONSORCIO AEROPUERTOS DEL ATLANTICO CONFORMADO POR:

- ALPHA GRUPO CONSULTOR E INTERVENTOR S.A.S NIT.900.845.004-2 PART.51%
- CELCO S.A.S. NIT.900.080.788-6 PART.25%
- IV INGENIEROS CONSULTORES SUCURSAL COLOMBIA S.A. NIT.900.381.226-6 PART.24%

LA PRESENTE POLIZA SE RIGE POR EL CONDICIONADO GENERAL ADJUNTO DE CUMPLIMIENTO EN FAVOR DE ENTIDADES ESTATALES - DECRETO 1510 DE 2013, CU-05-2014

SERIEDAD DE LA OFERTA	AMPAROS	VALOR ASEGURADO (S)	VIGENCIA		PRIMA (S)
			DESDE	HASTA	
		1.917.173.456.40	27/03/2015	15/06/2015	\$
					0.00

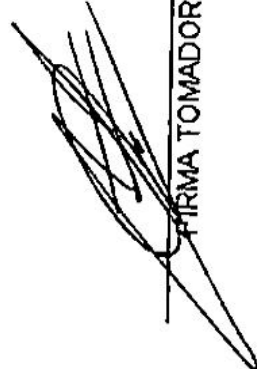
INTERMEDIARIOS	
Intermediario	%
111456-INASEG LIMITADA ASESORES DE SEGUROS LIMITADA	100.00

COASEGURO (100% COMPANIA)	
Coasegurador	%

VALORES	
TRM	\$
Prima Neta	\$
Gastos Expedición	\$
Subtotal	\$
IVA (16.00) %	\$
TOTAL	\$
	1.00
	0.00
	0.00
	0.00
	0.00
	0.00

Usuario: Camacho, LSANDOVAL

Usuario: Expedición, LSANDOVAL


FIRMA TOMADOR

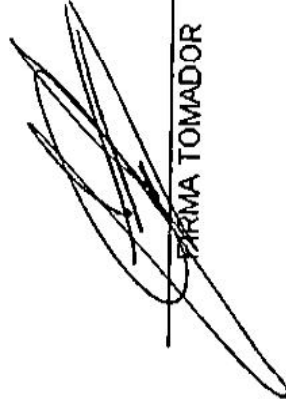

GERENCIA TECNICA
TEL: 3266969
CALLE 72 N 6-44 PISO 12 BOGOTÁ, D.C.



**CONTRATO DE SEGURO DE CUMPLIMIENTO
EN FAVOR DE ENTIDADES ESTATALES**

Somos Grandes Contribuyentes según Res. 2509
de 1993/12/03, Régimen Común, Agente retenedor del
IVA

NIT: 860.009.195-9
CALLE 72 N 6-44 PISO 12
Tel: 3266969
Fax: 2110218
segurexpo@segurexpo.com
BOGOTÁ, D.C.


FIRMA TOMADOR



Clave para Autogrupos

GERENCIA TÉCNICA
TEL: 3266969

CALLE 72 N 6-44 PISO 12 BOGOTÁ, D.C.



CERTIFICACIÓN

SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A. certifica que la póliza de CUMPLIMIENTO No. 28615 CERTIFICADO 53577 emitida por la Compañía **NO EXPIRARÁ** por falta de pago de la prima de la póliza o de los certificados o anexos que se expidan con fundamento de ella o por revocación unilateral por parte del tomador o de la compañía.

Se firma en BOGOTÁ, D.C. a los 13 días del mes de Abril de 2015.

Clara Ines Puliquez

Firma Autorizada
SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A.
ASEGURADORA DE CRÉDITO Y DEL COMERCIO EXTERIOR