RESPUESTA A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES – PROCESO DE SELECCIÓN CONCURSO DE MÉRITOS VJ-VGC-CM-014-2015

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
1	Ana Patricia Vanegas Díaz (Applus)	22 de julio 2015	Item 5.1.1 EXPERIENCIA ESPECÍFICA, literal C	Si las obligaciones descritas en el ítem 5.1.1 EXPERIENCIA ESPECÍFICA, literal C, obedecen a las obligaciones del consultor en el numeral 1,16 de los términos de referencia consideramos que los proyectos de supervisión o Interventoría de aeropuertos son completamente válidos para acreditar dicha experiencia especifica. Solicitamos amablemente a la Entidad considerarlos válidos para acreditar la experiencia específica.	En el literal c) del numeral 5.1.1. del pliego de condiciones definitivo se establece, entre otras, lo siguiente con respecto a la experiencia específica solicitada: *"Para acreditar este requisito (literal c), serán válidos contratos en donde el contratista haya prestado servicios de consultoría en gerencia de programas, gerencia de proyectos, gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) en Aeropuertos Internacionales."* Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es viable entender dentro del marco de la expresión "y/o control de proyectos (programación y costos) (…)" las funciones que podría realizaría una interventoría de obra. Así las cosas, se asume que una interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales podría cumplir con los requisitos exigidos. Igualmente es menester aclarar que el literal c) del referido numeral 5.1.1 establece que se deben presentar *"(…) Como mínimo dos (2) de los contratos deben corresponder a consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. (…)"*.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					Así las cosas, se entiende que los contratos de interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales deberán demostrar haber desarrollado servicios similares a los solicitados en el presente proceso de selección, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos.
2	Manuel González Moles (UG21)	27 de julio 2015	Numeral 1.21. "QUIENES NO PUEDEN PARTICIPAR" Conflicto de Interés	Se trascriben apartes del Pliego de Condiciones alusivos al conflicto de interés y a algunas de las obras que se están ejecutando en el aeropuerto El Dorado, y a partir de ello se expresa: Teniéndose en cuenta los anteriores extractos, no queda del todo clara la situación de configuración de un eventual conflicto de interés para el proceso de selección de la referencia. La ley colombiana, de manera expresa, no define qué es o qué se puede entender por conflicto de interés, menos aún, para contratistas del Estado. No obstante, de lo expuesto en los numerales anteriormente citados, se colige, que no podrán participar en el presente proceso de selección quienes bajo cualquier circunstancia se encuentren en situaciones de conflicto de interés con la Agencia Nacional de Infraestructura o con el concesionario, o los contratistas, o los interventores respecto de los que el participante adelantaría las labores de consultoría en el caso de resultar adjudicatario o sus subcontratistas	De conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.21 del pliego de condiciones, relativo entre otros al tema CONFLICTO DE INTERES, es claro que "*(...) No podrán participar en el presente proceso de selección quienes bajo cualquier circunstancia se encuentren en situaciones de conflicto de interés con la Agencia Nacional de Infraestructura o con el concesionario, o los contratistas, o los interventores respecto de los que el participante adelantaría las labores de consultoría en el caso de resultar adjudicatario o sus subcontratistas destinados a la ejecución de obras en el aeropuerto El Dorado*". Ahora bien, en atención a las inquietudes que se han planteado en relación con este tema de parte de los interesados, la Entidad procederá a expedir Adenda en la cual se precisaran los casos que constituyen conflicto de interés para el presente proceso de selección.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				destinados a la ejecución de obras en el aeropuerto El Dorado. Al carecer la normatividad colombiana y, en función de contratistas y/o proponentes, una definición clara sobre conflicto de interés, amén de lo expuesto, se entendería que se encuentran en tal situación todos aquellos contratistas que adelantan los trabajos incluidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN No. 6000169-OK o el CONTRATO NO. 0110-OP DEL 18 DE JULIO DE 1995 SUPERVISADO POR LA ANI y sus otrosíes. De lo anterior, de forma muy respetuosa solicitamos a la Entidad que informe si los contratistas que se encuentran ejecutando, verbigracia, contratos en el Aeropuerto del Dorado con la Aeronáutica Civil, como son la Interventoría a la Construcción de la Torre de Control y CGAC o, la Elaboración del Plan Maestro del Dorado II, estarían en situación de conflicto de interés para participar del proceso de selección de la referencia, sin perder de vista que conforme a consultas rendidas por el Consejo de Estado, de agosto 10 de 2006 (ponencia Luis Fernando Álvarez) y marzo 23 de 2011 (ponencia Enrique José Arboleda Perdomo), señalan que se presenta conflicto de interés cuando una situación particular pueda afectar la imparcialidad en una toma de decisiones, situación que consideramos no se configuraría en el objeto contractual de la referencia, en cuanto su entregable, que es un proceso de “program	

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				manager", no sería ejecutado por el contratista favorecido con la selección, y dicho programa apuntala a una coordinación logística y estratégica de frentes de trabajo, más no una supervisión a los mismos, pues para ello, existen las figuras de interventoría y de supervisión contractual en cada contrato citado en éste párrafo. En caso afirmativo, solicitamos concepto a la Entidad acerca de si esta inhabilidad sigue persistiendo en una compañía de la que la inhábil es accionista, o de lo contrario, al disponer de personalidad jurídica y fiscal propia e independiente, puede operar con pleno derecho en el presente concurso.	

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
3	Lorena Peña	28 de julio de 2015	Capítulo 4.17 Capacidad Técnica Experiencia General, Literal b) Numeral 4	Notamos con extrañeza que en el capítulo 4.17 Capacidad Técnica Experiencia General, Literal b) Numeral 4 en el cual solicitan que "Cada uno de los integrantes que conforman la figura asociativa deberá acreditar por lo menos un (1) contrato de consultoría y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de Infraestructura de Transporte, cuyo valor debe ser igual o superior al 25% del Presupuesto Oficial del proceso", no se están siguiendo con los lineamientos que se han venido llevando desde hace tiempo en procesos de este tipo por parte de la ANI. Por tal motivo tomando como referencia los procesos que se exponen a continuación, en los que la entidad establece que el valor mínimo de cada contrato será del cinco (5%) del valor del presupuesto oficial, solicitamos se realice el ajuste del porcentaje de acuerdo a los parámetros que se venían trabajando, y se continúe con las políticas que ha venido usando la entidad en esta materia, tal como se utilizó en los recientes concursos de méritos: CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO NÚMERO: VJ-VGC-CM-001-2014 Capitulo 5.2 Literal f VJ-VGC-CM-002-2014 Capitulo 5.1.1 Literal f VJ-VGC-CM-003-2015 Capitulo 5.2 Literal f VJ-VGC-CM-005-2015 Capitulo 5.1.1 Literal f VJ-VGC-CM-010-2015 Capitulo 5.1.1 Literal f VJ-VGC-CM-011-2015 Capitulo 5.1.1 Literal f VJ-VGC-CM-013-2015 Capitulo 5.1.1 Literal f	En respuesta a la inquietud de la interesada, se debe tener en cuenta la proporcionalidad entre los presupuestos oficiales de cada una de los concursos de méritos referenciados, el porcentaje de los contratos solicitados para certificar la experiencia en dichos procesos y finalmente los valores mínimos de cada uno de los contratos a presentar para acreditar la experiencia solicitada en dichos procesos. No obstante que con lo anterior, se explica el porqué del monto de los porcentajes de los contratos solicitados para la acreditación de la experiencia, es necesario precisar adicionalmente, que cada proceso de selección tiene unas características propias que lo hacen diferir de los demás, de allí que no necesariamente deba existir uniformidad, máxime cuando en este proceso de selección el objeto que se pretende contratar, es distinto a los demás procesos de selección citados en la observación. En virtud de lo expuesto, no se acepta la observación.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
4	Luz Estela Márquez Tamayo	28 de julio de 2015	Numeral 5.1.1, Literal C	En referencia a lo expuesto en este numeral, solicitamos se nos aclare si los Contratos que según su Objeto sea "Asistencia Técnica y/o Interventoría a obras de Aeropuertos Internacionales y que dentro de su alcance se hayan ejecutado Gestión Integrada de Proyectos (Programme and Project Management y/o Control del Proyecto), serán tenidos en cuenta para el cumplimiento del requisito solicitado por el pliego de condiciones en su Literal C.	Los contratos cuyo objeto sea la "Interventoría de obra en aeropuertos internacionales y que dentro de su alcance se hayan ejecutado Gestión Integrada de Proyectos (Programme and Project Management y/o Control del Proyecto)" pueden llegar a ser tenidos en cuenta, si cumplen con lo establecido en el literal c) del numeral 5.1.1. – Experiencia Específica del Pliego de Condiciones definitivo. No se aceptarán contratos de Asistencia Técnica para acreditar la experiencia específica solicitada (ver numeral 5.1.2. – Acreditación de la experiencia específica a través de un asistente técnico). En el evento en que el contrato que se pretenda acreditar corresponda a una interventoría de obra y cuya denominación en otro país sea Asistencia Técnica, deberá constar en la certificación o documento proveniente del contratante que esté término corresponde a interventoría de obra.
5	Humberto Vargas Escobar	31 de julio de 2015	Numeral 1,21 CONFLICTOS DE INTERES	El Interesado AYESA INGENIERIA Y ARQUITECTURA SUCURSAL COLOMBIA se encuentra desarrollando a la fecha el contrato No. 12000001- OK de 2011 que tiene por Objeto la INTERVENTORÍA TÉCNICA, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL CONTRATO DE CONCESION Nº 0110-OP-95 SUSCRITO ENTRE LA AERONAUTICA CIVIL CON LA COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO EL DORADO S.A. "CODAD S.A." DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTA D.C.	De conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.21 del pliego de condiciones, relativo entre otros al tema CONFLICTO DE INTERES, es claro que "*(...) No podrán participar en el presente proceso de selección quienes bajo cualquier circunstancia se encuentren en situaciones de conflicto de interés con la Agencia Nacional de Infraestructura o con el concesionario, o los contratistas, o los interventores respecto de los que el participante adelantaría las labores de consultoría en el caso de resultar adjudicatario o sus subcontratistas destinados a la ejecución de obras en el aeropuerto El Dorado*".

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				Podría éste interesado presentar propuesta para el presente concurso?	Ahora bien, en atención a las inquietudes que se han planteado en relación con este tema de parte de los interesados, la Entidad procederá a expedir Adenda en la cual se precisaran los casos que constituyen conflicto de interés para el presente proceso de selección.
6	Tatiana Pinzón Ballesteros (Cano Jiménez)	3 de agosto de 2015	17. Capacidad Técnica Experiencia General	Teniendo en cuenta que la Experiencia General se acredita con "hasta cuatro (4) contratos de consultoría y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de infraestructura de transporte", así mismo solicitan que "cada uno de los integrantes que conforman la figura asociativa deberá acreditar por lo menos un (1) contrato de consultoría y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de infraestructura de Transporte, cuyo valor debe ser igual o superior al 25% ..." Solicito respetuosamente se incluya el código 811015 - Ingeniería Civil, para la acreditación de esta experiencia por tratarse de contratos que están relacionados con obras civiles, específicamente con proyectos de infraestructura de Transporte.	Se acoge la solicitud de la interesada, en incluir en la clasificación de bienes y servicios de la UNSPSC solicitados en el pliego de condiciones el código correspondiente al segmento “Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología”, de la familia “Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura”, de la clase “Ingeniería Civil y Arquitectura” – código UNSPSC 81101500. Se aclara igualmente que los contratos solicitados para acreditar la experiencia general deberán corresponder a hasta cuatro (4) contratos de consultoría y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de Infraestructura de Transporte. Sin el cumplimiento de esta condición, aun siendo parte del código UNSPSC 81101500, los correspondientes contratos no serán admitidos para acreditar la experiencia específica. Este aspecto será objeto de inclusión mediante Adenda.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
7	Consorcio Rehabilitación Vial 2015	4 de agosto de 2015	Conflicto de Interés	1. De acuerdo con el concepto anexo emitido por el consejo de estado, los Conflictos de intereses en materia de contratación estatal, se deben definir o tipificar taxativamente y no pueden dar margen de interpretación subjetiva posterior, por lo anterior se hace necesario que se defina qué actividades se considera que se encueran dentro de un conflicto de intereses, (Ver adjunto Concepto de Conflicto de Interés SCSC) 2. Agradecemos confirmar si tener relaciones contractuales vigentes con Odinsa u Opain es una actividad que genera conflicto de Interés?	De conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.21 del pliego de condiciones, relativo entre otros al tema CONFLICTO DE INTERES, es claro que "*(...) No podrán participar en el presente proceso de selección quienes bajo cualquier circunstancia se encuentren en situaciones de conflicto de interés con la Agencia Nacional de Infraestructura o con el concesionario, o los contratistas, o los interventores respecto de los que el participante adelantaría las labores de consultoría en el caso de resultar adjudicatario o sus subcontratistas destinados a la ejecución de obras en el aeropuerto El Dorado*". Ahora bien, en atención a las inquietudes que se han planteado en relación con este tema de parte de los interesados, la Entidad procederá a expedir Adenda en la cual se precisaran los casos que constituyen conflicto de interés para el presente proceso de selección.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
8	Consorcio Rehabilitación Vial 2015	4 de agosto de 2015	Experiencia	3. De acuerdo a la matriz de respuesta a observaciones del presente concurso de méritos, en varias de las preguntas formuladas respecto a la posibilidad de acreditar experiencia en Interventoría de obras similares al objeto del presente proceso, la entidad dio la siguiente respuesta. En el Proyecto de Pliego de Condiciones se establece lo siguiente: "*Para acreditar este requisito (literal c), serán válidos contratos en donde el contratista haya prestado servicios de consultoría en gerencia de programas, gerencia de proyectos, gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) en Aeropuertos Internacionales.*" Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es viable entender dentro del marco de la expresión "(...) y/o control de proyectos (programación y costos) (…)" las funciones que podría realizar una interventoría de obra. Así las cosas, se asume que una interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales podría cumplir con los requisitos exigidos. Sin embargo, se excluye expresamente de esta interpretación a una supervisión de obras, por considerarse una tarea más global a diferencia de lo que podría ser exigido a una interventoría de obra.	3. En el literal c) del numeral 5.1.1. del pliego de condiciones definitivo se establece, entre otras, los siguientes reglas con respecto a la experiencia específica solicitada: "*Para acreditar este requisito (literal c), serán válidos contratos en donde el contratista haya prestado servicios de consultoría en gerencia de programas, gerencia de proyectos, gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) en Aeropuertos Internacionales*." Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es viable entender dentro del marco de la expresión *"y/o control de proyectos (programación y costos) (…)"* las funciones que podría realizaría una interventoría de obra. Así las cosas, se asume que una interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales podría cumplir con los requisitos exigidos. Igualmente es menester aclarar que el literal c) del referido numeral 5.1.1 establece que se deben presentar "*(…) Como mínimo dos (2) de los contratos deben corresponder a consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. (…)*". Así las cosas, se entiende que los contratos de interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales deberán demostrar haber desarrollado servicios similares a los solicitados en el presente

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				Por otra parte, en consideración a las observaciones que se han presentado en relación con la acreditación de la experiencia, la Entidad procederá a la revisión y ajuste del pliego de condiciones definitivo. Con base en lo anterior, entendemos que para acreditar la experiencia requerida en el literal C, se puede certificar trabajos en los que se contemple en su objeto y/o alcance Interventoría de Obras en aeropuertos internacionales. ¿Es correcta nuestra apreciación? 4. De acuerdo al literal e) del numeral 5.1.1 "Experiencia Específica", donde indican que se otorgará un máximo de 90 puntos al proponente que acredite 4 contratos que cumplan con las condiciones descritas, entendemos que corresponde a las características descritas en los literales del a) al d), ¿es correcta nuestra apreciación?	proceso de selección, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. 4. Se aclara a la Interesada que se otorgarán novecientos (900) puntos al proponente que presente cuatro (4) contratos que cumplan con las condiciones descritas. Las condiciones descritas hacen referencia a lo establecido en el numeral 5.1.1. – Experiencia Específica en su totalidad.
9	Luz Myriam Castañeda M. (Applus - Ingelog)	4 de agosto de 2015	Experiencia Específica	1. Según la respuesta dada por la Entidad a la pregunta número 65 del proyecto de pliegos de condiciones, donde se establece lo siguiente: "*Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es viable entender dentro del marco de la expresión "y/o control de proyectos (programación y costos) (…)*" las funciones que podría realizaría una interventoría de obra. Así las cosas, se asume que una interventoría de obra	En el literal c) del numeral 5.1.1. del pliego de condiciones definitivo se establece, entre otros, lo siguiente requisitos con respecto a la experiencia específica solicitada: "Para acreditar este requisito (literal c), serán válidos contratos en donde el contratista haya prestado servicios de consultoría en gerencia de programas, gerencia de proyectos, gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) en Aeropuertos Internacionales."

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				en Aeropuertos Internacionales podría cumplir con los requisitos exigidos. Sin embargo, se excluye expresamente de esta interpretación a una supervisión de obras, por considerarse una tarea más global a diferencia de lo que podría ser exigido a una interventoría de obra". Queda totalmente claro que para acreditar la experiencia específica solicitada en el numeral 5.1.1 literal c, son VALIDOS los contratos de interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales. Favor confirmar.	Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es viable entender dentro del marco de la expresión "*y/o control de proyectos (programación y costos) (…)*" las funciones que podría realizaría una interventoría de obra. Así las cosas, se asume que una interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales podría cumplir con los requisitos exigidos. Igualmente es menester aclarar que el literal c) del referido numeral 5.1.1 establece que se deben presentar "*(…) Como mínimo dos (2) de los contratos deben corresponder a consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. (…)*". Así las cosas, se entiende que los contratos de interventoría de obra en Aeropuertos Internacionales deberán demostrar haber desarrollado servicios similares a los solicitados en el presente proceso de selección, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
10	José Ignacio Sánchez (Sener)	4 de agosto de 2015	Anexo 9 Sección 1.02.	"La Agencia Nacional de Infraestructura pagará al contratista, en un primer pago, por un valor de SETECIENTOS VEINTE MILLONES ($720.000.000) de pesos moneda corriente IVA incluido, correspondiente a la Etapa Preoperativa. Un segundo pago, por un valor de MIL SEISCIENTOS OCHENTA MILLONES ($1.680.000.000) de pesos moneda corriente IVA incluido, correspondiente a la Etapa de Planeación. Los pagos relacionados a las etapas de: Construcción, Análisis y control de calidad, y Entrega, funcionamiento y cierre, se realizarán de forma mensual contra entrega de informes mensuales de gestión. Para estas etapas del contrato se tiene previsto un valor de SEIS MIL DOSCIENTOS MILLONES ($6.200.000.000) de pesos moneda corriente IVA incluido, que se distribuirán de manera lineal en el número de meses resultantes del cronograma maestro para la ejecución de las obras. Se preveé que estas tres etapas en conjunto tendrán una duración estimada de diecinueve (19) meses. Si durante alguna de estas tres etapas se debe ajustar el cronograma maestro, se recalculará el pago mensual con el saldo del contrato a la fecha de ajuste y el número de meses restantes para la terminación del cronograma maestro para la ejecución de las obras." En virtud de este apartado y otras referencias en el Pliego de Condiciones, consideramos que si se produce un retraso en el cronograma maestro por causas ajenas al consultor, se debe articular	El objetivo primordial que se busca con la presente contratación es lograr que un experto en la materia, pueda articular los actores del Aeropuerto El Dorado, de tal manera que los costos a reconocer al consultor en cada una de las etapas del proceso, correspondan a las sumas indicadas en las sección 1.03 del Anexo 9 y el valor total del contrato corresponderá a un monto fijo inmodificable, pues entendemos que por la experticia que tiene el consultor que se seleccione, la Entidad podrá contar con la asesoría profesional necesaria que la hará exenta de cualquier evento adverso como los que se plantean en la observación, pues es precisamente eso lo que se busca prevenir con la contratación del Program Manager, de que trata este proceso. De otra parte, y bajo el entendido que el objeto del contrato incluye la coordinación, articulación y gestión de las diferentes actividades a ejecutarse en el Aeropuerto Internacional el Dorado, lo cual necesariamente se interrelaciona con las actuaciones y obligaciones de los actores a coordinar, es necesario que se precise por parte del observante, a qué se refiere con la expresión "causas ajenas al consultor".

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				un mecanismo para la ampliación del contrato, debido a que es un riesgo que no debe estar en manos del consultor, sino más bien le correspondería al contratista (en caso de que sea quien origine el retraso) o a la Entidad (en caso de que se incrementen las obras a supervisar o el alcance de las obras consideradas a día de hoy y mencionadas en el Pliego).	
11	José Ignacio Sánchez (Sener)	4 de agosto de 2015	Anexo 9 Sección 6.06 Cláusula Penal	"*En caso de declaratoria de incumplimiento o cuando se haya llegado al tope máximo posible de imposición de multas conforme lo dispuesto en la sección 6.04 del presente contrato, el Consultor pagará a la Agencia a título de pena, una suma equivalente al treinta por ciento (30%) del valor del contrato, la cual se tendrá como una estimación y pago anticipado y parcial de los perjuicios causados a la Agencia, lo cual no es óbice para que por parte de la Entidad contratante se haga efectiva la garantía única de cumplimiento y se adelanten todas las gestiones tendientes a obtener por parte del Consultor y/o su garante el pago de la totalidad de los perjuicios causados.* *Para la cancelación del valor de cláusula penal, no se requerirá que la Agencia constituya en mora al Consultor, facultará a la Agencia para descontar y compensar las sumas de dinero correspondientes al valor total o parcial de la cláusula penal de los saldos a favor del Consultor.* *El procedimiento para el establecimiento y*	No se acepta la observación, toda vez que la regla prevista en la minuta del contrato en relación la cláusula penal, si tiene un límite máximo, el cual corresponde al 30% del valor contrato, de tal manera que contrario a lo expresado en la observación, la responsabilidad del consultor, no tiene carácter ilimitado. No obstante, la previsión así contenida en la minuta del contrato, se precisa que por el perfil y experticia del contratista y del equipo profesional que tendrá a cargo el adjudicatario del presente proceso de selección, se espera no tener que acudir a la aplicación de ésta y de ninguna otra cláusula que contenga mecanismos de apremio o sanción para el contratista.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				aplicación de la cláusula penal será el dispuesto en el Artículo 86 de la Ley 1474 del 12 de Julio de 2011." De este apartado se deduce que el límite de responsabilidad que se pide al consultor es ilimitado, lo cual entendemos que es excesivo y por ello solicitamos a la Entidad que se fije un límite máximo, por ejemplo un 10% del importe del contrato, como viene siendo habitual en otros procesos en Colombia.	
12	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.2, Página 4, línea 42. y Numeral 1.16, Página 15, línea 4	Por favor incluir en el pliego de condiciones las licencias máximas que debe proporcionar para personal externo al propio contratista para el software de gestión de proyectos.	En los apartes del Pliego de Condiciones referidos por el observante, no se hacer alusión a que se deba proveer licencia a personal externo del contratista, simplemente se requiere la utilización de una herramienta de control y monitoreo con la cual debe dar cumplimiento a las obligaciones propias derivadas del contrato.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
13	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.16, Página 16, línea 14 a 19	Por favor incluir dentro del pliego de condiciones el límite a estas obligaciones de acuerdo a las respuestas publicadas a la fecha por la entidad.	Algunas de la obras a realizar en el aeropuerto, y que deben ser contempladas dentro de la programación general del Aeropuerto El Dorado, pueden llegar a requerir modificación de licencia o permisos para obtener la viabilidad ambiental y poder llevarse a cabo. El proceso de modificación de licencia, según el Decreto 1076 de 2015, articulo 2.2.2.3.8.1 puede tardar entre 4 y 5 meses, igualmente solicitar y obtener permisos con autoridades regionales requiere de tiempo. Por lo anterior, se considera necesario que el profesional ambiental tenga conocimiento y claridad sobre las gestiones que se requieren ante las Autoridades competentes y tenga en cuenta dichos tiempos para la programación, ya que sin viabilidad ambiental no se pueden llevar a cabo las obras. Es decir, la obligación se limita a conocer o enterarse de los trámites necesarios, determinar el tiempo que requieren y tenerlo en cuenta para la programación.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
14	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.16, Página 16, línea 46.	Por favor limitar esta responsabilidad pues dado que el cronograma maestro tiene alimentación de cronogramas individuales, pues su estructuración y reporte individual de avance es responsabilidad de terceros. Como está redactada la obligación generaría que el Program Manager realice la actualización de cronogramas sobre los cuales no tiene responsabilidad.	El literal f) de la fase de construcción, al que hace referencia el interesado, establece lo siguiente: *"Actualizar y mantener el cronograma maestro de acuerdo con el estado actual de las obras, teniendo en cuenta tiempo, responsabilidades, precedencias, dependencias y costos actuales."* Como bien lo anota el interesado, el cronograma maestro tiene alimentación necesariamente de los cronogramas individuales de cada una de las obras a coordinar y articular, de acuerdo con sus respectivas obligaciones contractuales. Por tanto, cualquier modificación en los cronogramas individuales tendrá una afectación al cronograma maestro. En este sentido, es absolutamente necesario que el Consultor elegido del presente proceso de selección actualice y mantenga el cronograma maestro de acuerdo con el estado actual de todas las obras a coordinar y articular. La obligación del Consultor se enmarca exclusivamente al cronograma maestro, como está establecido en el pliego de condiciones.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
15	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.16, Página 17, línea 1	Solicitamos por favor incluir en el pliego el detalle del alcance detallado de "… la coordinación de procedimientos logísticos…" y se limite el alcance del Program Manager para la coordinación de procedimientos logísticos.	El literal g) de la fase de construcción, al que hace referencia el interesado, establece lo siguiente: *"Proponer y gestionar la coordinación de procedimientos logísticos (Obra y Aeropuerto) durante la ejecución de las obras, teniendo en cuenta el cronograma maestro y las variables operacionales que las afecten."* Como se establece en el literal citado, será obligación del Consultor proponer y gestionar la coordinación de procedimientos logísticos durante la ejecución de las obras. En este sentido, el Consultor propondrá al Contratante los procedimientos logísticos que provean una mayor eficiencia para las obras, teniendo en cuenta el cronograma maestro así como las variables operacionales que las afecten, propias de un aeropuerto en operación de la magnitud del Aeropuerto Internacional El Dorado. Lo anterior considerando que las obras se encuentran inmersas en el lado aire del aeropuerto. Será el Consultor, basado en su experticia, el que proponga y gestione una coordinación logística de este tipo, tomando en consideración todas las obras a coordinar y articular, así como las afectaciones entre sí.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
16	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.16, Página 19, línea 19 a 22 y 33 a 36	Por favor incluir dentro del pliego de condiciones el límite a estas obligaciones de acuerdo a las respuestas publicadas a la fecha por la entidad.	El Aeropuerto tiene dos expedientes ante la ANLA, uno para OPAIN (LAM 4566) y el otro para la Aerocivil (LAM 0209). En el caso en que para la realización de obras, se requiera área de alguno de estos dos actores y no sean estos los que la vayan a desarrollar, sino terceros que no tienen obligaciones de licencia ambiental, se debe considerar la existencia de pasivos ambientales o pendientes con la Autoridad Ambiental que puedan entorpecer el cronograma para la ejecución de la programación. Por ejemplo se cita el caso de áreas con medida preventiva sobre las cuales no se puede desarrollar absolutamente ninguna actividad, hasta tanto ésta no sea levantada ante la Autoridad ambiental competente. Por lo anterior, la obligación se limita a que el profesional ambiental del Program Manager, esté enterado de dichas situaciones, genere la alarma para que el responsable remedie la situación ante la autoridad ambiental y se contemplen los tiempos requeridos para subsanar dentro de la programación que se hace para las obras del Aeropuerto. El alcance de la capacitación a los miembros de las diferentes entidades del Sector Transporte, será a la luz de los procedimientos que utilizará el consultor para llevar a cabo la gerencia del proyecto y la utilización de la herramienta de informática definida para ello.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
17	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.17, página, 19 líneas 33-34	Por favor detallar el software/aplicación y versión del aplicativo de seguimiento que se utiliza hoy en día de existir alguno, aclarar si este tendría algún tipo de restricción respecto al fabricante de la herramienta o la solución a usar (ej. Microsoft, Primavera, Planview o cualquier otra).	El software/aplicación y versión del aplicativo de seguimiento que se utilizará, será el que a bien tenga el Consultor elegir para desarrollar su trabajo de gerencia de proyecto.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
18	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.18. Página 21, línea 46 y 48 “f) Gestión Medioambiental.” y “g) Gestión social.”	Por favor incluir dentro del pliego de condiciones el límite a estas obligaciones de acuerdo a las respuestas publicadas a la fecha por la entidad.	Gestión Ambiental: Comprende el cumplimiento de las funciones establecidas en el anexo 4 “Metodología y Plan de Cargas de trabajo”, 1.8 Alcance, las cuales se exponen y aclaran a continuación 1) Fase Pre operativa (dos (2) meses aproximadamente). e) Realizar y articular el diagnóstico ambiental de las obras de los contratos que puedan afectar al Contrato de Concesión 6000169-OK de septiembre de 2006. El consultor debe conoce la situación ambiental actual del aeropuerto y realizar diagnóstico ambiental, que permita identificar cuales obras a realizar tienen viabilidad ambiental, cuales la requieren, que necesidades hay de desafectación de áreas, existencia de pasivos ambientales u obligaciones incumplidas que puedan afectar el desarrollo de las obras, etc. 2) Fase de Planificación (tres (3) meses aproximadamente.) e) Establecer criterios de priorización para las actividades incluidas en el cronograma maestro. Incluye priorización de gestión ambiental. f) Preparar y recomendar una estrategia de diseño y construcción de las actividades que mejor aborden los requerimientos del aeropuerto en su conjunto. Incluye los requerimientos ambientales.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					h) Identificar las rutas críticas del programa a coordinar y del cronograma maestro. Esto incluye el componente ambiental. i) Identificar todos los componentes críticos del programa a coordinar y su impacto en el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del aeropuerto. Esto incluye el componente ambiental. k) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. Aquí se incluyen los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el componente ambiental, que puedan llegar a generar afectación en el desarrollo de la programación a realizar. l) Considerar en su planeación integral del programa, el tipo de gestión necesaria para obtener la viabilidad ambiental, si es del caso, para cada obra a realizar y calcular los tiempos requeridos y su incidencia en el cronograma maestro. m) Identificar la necesidad o no de desafectar áreas de acuerdo con el actor y las obras a realizar u otros mecanismos. n) Establecer metodología de reuniones y acuerdos entre los diferentes actores del programa que requieren de las mismas, de

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					manera que se coordine la ejecución por cada contratista de sus obligaciones ambientales, sociales, técnicas, operativas, de mantenimiento, entre otras. 3) Fase de Construcción (diecinueve (19) meses aproximadamente). b) Solicitar a través de la ANI y la AEROCIVIL la información necesaria a las Interventorías para la adecuada gestión del proyecto a coordinar. c) Promover la coordinación entre los diferentes actores involucrados en el proyecto (Concesionarios, Contratistas, Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros) durante la ejecución de las obras. Incluye los temas ambientales. e) Generar alertas tempranas e identificar los elementos críticos, que puedan llegar a afectar el cronograma maestro. Incluye elementos críticos en la gestión ambiental. h) Realizar seguimiento a las rutas críticas del programa a coordinar. Incluye rutas críticas ambientales. i) Proponer al Contratante los correctivos necesarios para evitar que el programa a coordinar sufra retrasos y sobrecostos.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					Incluye los correctivos necesarios en la parte ambiental. j) Analizar y conceptuar como apoyo a la gestión a las entidades contratantes sobre los reclamos efectuados por los actores involucrados en el programa a coordinar, que afecten el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del Aeropuerto (Claim Management). Incluye los reclamos de carácter ambiental. k) Identificar y adoptar los mecanismos tendientes a resolver las controversias que se presenten por la interacción de varios actores en las diferentes obras. Incluye controversias de carácter ambiental. o) Asesorar y proponer al Contratante y al Comité Directivo, las soluciones a problemas que requieran de su autorización durante las fases de planificación, construcción y entrega. Incluye problemas de carácter ambiental. p) Socializar en reuniones con el Contratante los informes de estado mensuales. t) Actuar en total correspondencia y colaboración con las Interventorías involucradas en el Programa para la búsqueda de mecanismos que permitan la coordinación de las obligaciones de dichas interventorías, los cuales serán llevadas al comité directivo de este contrato.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					4) Fase de Análisis (diecinueve (19) meses simultáneos con la etapa anterior, aproximadamente.) a) Revisar los contratos existentes y así como aquellos que se llegaren a celebrar y ejecutar durante la vigencia del contrato de consultoría, que sean parte del programa a coordinar y que puedan impactar la ejecución del Contrato de Concesión No.6000169OK de 2006. Incluye revisar la parte ambiental de dichos contratos que se llegaren a realizar. c) Analizar el impacto de nuevas actividades a incluir dentro del cronograma maestro, si se requiere por el contratante. d) Identificar las fuentes de información de acuerdo con los involucrados en el programa a coordinar. Incluye el tema ambiental. e) Definir el tipo de reuniones necesarias, su periodicidad y la metodología para la toma de decisiones relacionadas con el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del aeropuerto. Incluye el tema ambiental. f) Establecer la metodología para los canales de comunicación y coordinación entre el Contratante y los diferentes actores involucrados en el programa a coordinar (Concesionarios,

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					Contratistas, Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros). Incluye el tema ambiental. g) Evaluar el estado de avance y resultados obtenidos en cada actividad del cronograma maestro para determinar si es necesario implementar alguna acción correctiva o preventiva, y en ese sentido recomendar dichas acciones cuando sea necesario. Incluye el tema ambiental. h) Generar reportes semanales ejecutivos, los cuales contengan información gráfica, específica, veraz y actualizada que ayuden al Contratante en la toma de decisiones. Estos reportes serán propuestos por el contratista a la Agencia, el cual será pre aprobado para su posterior presentación. Incluye el tema ambiental. j) Proponer y establecer la metodología para administrar la documentación (contratos, correspondencia, diseños, planos, requerimientos, especificaciones, reclamos, etc.), la cual sea de fácil acceso para el Contratante y los diferentes actores involucrados en el programa a coordinar (Concesionarios, Contratistas, Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros). Incluye el tema ambiental.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					k) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. Incluye el tema ambiental. 5) Fase de entrega, puesta en funcionamiento y Cierre de los Contratos. f) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. Incluye el tema ambiental. g) Tener en cuenta la existencia de pasivos e incumplimientos ambientales y la incidencia de los mismos en los expedientes de OPAIN (LAM 4566) y AEROCIVIL (LAM 029), implementando los procedimientos de remediación y responsabilidad establecidos previamente y otros hallazgos identificados por las interventorías. Gestión Social: Comprende el cumplimiento de las funciones establecidas en el anexo 4 “Metodología y Plan de Cargas de trabajo”, 1.8 Alcance, las cuales se exponen y aclaran a continuación:

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					e) Realizar y articular el diagnóstico ambiental de las obras de los contratos que puedan afectar al Contrato de Concesión 6000169-OK de septiembre de 2006. El concesionario debe conocer la situación actual socio ambiental del aeropuerto y realizar diagnóstico que permita identificar las obras con viabilidad ambiental y cuales la requieren desafectación de áreas, existencia de pasivos socio ambientales u obligaciones incumplidas que puedan afectar el desarrollo de las obras, etc. 1) Fase Pre operativa (dos (2) meses aproximadamente). e) Realizar y articular el diagnóstico técnico, operativo, legal, de riesgo, ambiental, financiero, social y predial de las obras de los contratos que puedan afectar al Contrato de Concesión 6000169-OK de septiembre de 2006. 2) Fase de Planificación (tres (3) meses aproximadamente.) a) Proponer actividades necesarias para lograr la articulación y acoplamiento de los diseños de las diferentes obras que pueden incidir en la adecuada ejecución del Contrato de Concesión No.6000169OK de 2006. b) Identificar los requisitos del programa a coordinar y las condiciones generales de ejecución. c) Identificar la información requerida para complementar el cronograma maestro así como las fuentes de información.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					d) Identificar los riesgos relacionados con la ejecución del programa a coordinar y proponer alternativas de solución. e) Establecer criterios de priorización para las actividades incluidas en el cronograma maestro. f) Preparar y recomendar una estrategia de diseño y construcción de las actividades que mejor aborden los requerimientos del aeropuerto en su conjunto. g) Elaborar y planificar el cronograma maestro, mostrando duración, responsabilidades, precedencias, dependencias, costos y progreso, donde se involucren todas las actividades a coordinar teniendo en cuenta la relación de dependencia del programa y sus restricciones contractuales. Dicho cronograma debe estar elaborado en una plataforma digital que permita su visualización (Software de gerencia de programas de última generación). h) Identificar las rutas críticas del programa a coordinar y del cronograma maestro. i) Identificar todos los componentes críticos del programa a coordinar y su impacto en el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del aeropuerto. j) Evaluar con el Contratante y el personal del programa a coordinar las necesidades inherentes a la logística aplicable para la ejecución de los contratos que puedan incidir en la ejecución del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					k) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. l) Considerar en su planeación integral del programa, el tipo de gestión necesaria para obtener la viabilidad ambiental, si es del caso, para cada obra a realizar y calcular los tiempos requeridos y su incidencia en el cronograma maestro. m) Identificar la necesidad o no de desafectar áreas de acuerdo con el actor y las obras a realizar u otros mecanismos. n) Establecer metodología de reuniones y acuerdos entre los diferentes actores del programa que requieren de las mismas, de manera que se coordine la ejecución por cada contratista de sus obligaciones ambientales, sociales, técnicas, operativas, de mantenimiento, entre otras. Fase de Construcción (diecinueve (19) meses aproximadamente). a) Liderar, coordinar y documentar las reuniones y comités que se origine como consecuencia de la ejecución del contrato, con sus respectivas actas de reunión. b) Solicitar a través de la ANI y la AEROCIVIL la información necesaria a las Interventorías para la adecuada gestión del proyecto a coordinar. c) Promover la coordinación entre los diferentes actores involucrados en el proyecto (Concesionarios, Contratistas,

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros) durante la ejecución de las obras. d) Asesorar y recomendar al Contratante, estrategias de trabajo que optimicen la productividad global del programa, respetando en todo caso los términos, plazos, obligaciones y esquema de riesgos de cada contrato. e) Generar alertas tempranas e identificar los elementos críticos, que puedan llegar a afectar el cronograma maestro. f) Actualizar y mantener el cronograma maestro de acuerdo con el estado actual de las obras, teniendo en cuenta tiempo, responsabilidades, precedencias, dependencias y costos actuales. g) Proponer y gestionar la coordinación de procedimientos logísticos (Obra y Aeropuerto) durante la ejecución de las obras, teniendo en cuenta el cronograma maestro y las variables operacionales que las afecten. h) Realizar seguimiento a las rutas críticas del programa a coordinar. i) Proponer al Contratante los correctivos necesarios para evitar que el programa a coordinar sufra retrasos y sobrecostos. j) Analizar y conceptuar como apoyo a la gestión a las entidades contratantes sobre los reclamos efectuados por los actores involucrados en el programa a coordinar, que afecten el

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del Aeropuerto (Claim Management). k) Identificar y adoptar los mecanismos tendientes a resolver las controversias que se presenten por la interacción de varios actores en las diferentes obras. l) Administrar la documentación del programa a coordinar a través de la metodología y sistema implementado. m) Estar al tanto y llevar un registro adecuado de los cronogramas de inversión del programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del Aeropuerto durante la ejecución de las obras del programa a coordinar. n) Elaborar las correcciones a que haya lugar en el cronograma maestro para mejorar la ejecución de las obras del programa a coordinar teniendo como base el estado actual y las proyecciones contempladas. o) Asesorar y proponer al Contratante y al Comité Directivo, las soluciones a problemas que requieran de su autorización durante las fases de planificación, construcción y entrega. p) Socializar en reuniones con el Contratante los informes de estado mensuales. q) Acompañar y asesorar al Contratante y al Comité Directivo en caso de requerir cambios y/o adiciones a los contratos existentes.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					r) Liderar y preparar actas de las reuniones de coordinación con los responsables del programa a coordinar. s) Identificar, cuantificar y documentar los posibles riesgos que impacten el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del Aeropuerto. t) Actuar en total correspondencia y colaboración con las Interventorías involucradas en el Programa para la búsqueda de mecanismos que permitan la coordinación de las obligaciones de dichas interventorías, los cuales serán llevadas al comité directivo de este contrato. Fase de Análisis (diecinueve (19) meses simultáneos con la etapa anterior, aproximadamente.) a) Revisar los contratos existentes y así como aquellos que se llegaren a celebrar y ejecutar durante la vigencia del contrato de consultoría, que sean parte del programa a coordinar y que puedan impactar la ejecución del Contrato de Concesión No.6000169OK de 2006. b) Establecer los procedimientos generales de trabajo para promover el cumplimiento de todas las actividades incluidas dentro del cronograma maestro del Aeropuerto El Dorado. c) Analizar el impacto de nuevas actividades a incluir dentro del cronograma maestro, si se requiere por el contratante. d) Identificar las fuentes de información de acuerdo con los involucrados en el programa a coordinar.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					e) Definir el tipo de reuniones necesarias, su periodicidad y la metodología para la toma de decisiones relacionadas con el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del aeropuerto. f) Establecer la metodología para los canales de comunicación y coordinación entre el Contratante y los diferentes actores involucrados en el programa a coordinar (Concesionarios, Contratistas, Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros). g) Evaluar el estado de avance y resultados obtenidos en cada actividad del cronograma maestro para determinar si es necesario implementar alguna acción correctiva o preventiva, y en ese sentido recomendar dichas acciones cuando sea necesario. h) Generar reportes semanales ejecutivos, los cuales contengan información gráfica, específica, veraz y actualizada que ayuden al Contratante en la toma de decisiones. Estos reportes serán propuestos por el contratista a la Agencia, el cual será pre aprobado para su posterior presentación. i) Implementar una Gestión de Riesgos que permita detectar y plantear posibles medidas mitigadoras de manera temprana. j) Proponer y establecer la metodología para administrar la documentación (contratos, correspondencia, diseños, planos, requerimientos, especificaciones, reclamos, etc.), la cual sea de fácil acceso para el Contratante y los diferentes actores

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					involucrados en el programa a coordinar (Concesionarios, Contratistas, Interventorías, subcontratistas, terceros, entre otros). k) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. 5) Fase de entrega, puesta en funcionamiento y Cierre de los Contratos. f) Compilar los hallazgos, dificultades y/o alternativas que cada interventoría haya encontrado en el desarrollo de sus actividades, para lo que se requiere una periodicidad mínima semanal de reuniones de coordinación. g) Tener en cuenta la existencia de pasivos e incumplimientos ambientales y la incidencia de los mismos en los expedientes de OPAIN (LAM 4566) y AEROCIVIL (LAM 029), implementando los procedimientos de remediación y responsabilidad establecidos previamente y otros hallazgos identificados por las interventorías.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
19	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 1.16, Página 22, línea 39	Solicitamos por favor incluir en las definiciones del pliego de condiciones que significa cronograma dinámico para acotar el alcance de la frase ".. cronograma maestro integrado dinámico…" de la misma manera definir el alcance de riesgos dinámicos.	El numeral 3) de las obligaciones del Program Manager, al que hace referencia el interesado, establece lo siguiente: *"Establecer el cronograma maestro integrado dinámico de todas las actividades que pueden incidir en la ejecución del Contrato de Concesión No.6000169-OK de 2006."* La palabra *"dinámico"* hace referencia al proceso de continua actualización a la que necesariamente deberá estar sometido el cronograma maestro, dado la posibilidad de cambios o modificaciones en los cronogramas de las obras a articular. Este elemento se actualiza periódicamente con el fin de reflejar los cambios en la organización y los avances que ocurran a lo largo de todo el ciclo de ejecución del programa. En cuanto definir el alcance de riesgos dinámicos, asociado a la obligación de que trata el numeral 4 de las obligaciones del Program Manager correspondiente a: *"Establecer una matriz de riesgos dinámica para el programa integral, la cual necesariamente debe ser cuantificable"*, no se enmarca en la necesidad de definir el alcance de riesgos dinámicos; se refiere a que la matriz de riesgos debe ser objeto de seguimiento periódico y sistemático, para lo cual se debe adoptar una la metodología de seguimiento, que infiere en una matriz de riesgo dinámica, asociado también a que los proyectos son dinámicos.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
20	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 3.4, Página 38, línea 26	Determinar el plazo máximo del término de validez de las propuestas, como está redactado este plazo podría ser indefinido o infinito.	Contrario a lo planteado en la observación, en ningún caso el término de validez de las ofertas será indefinido o infinito, pues de conformidad con las disposiciones legales vigentes los términos del proceso de selección están regulados y tienen límites para poder ser prorrogados. Así mismo se precisa que la Entidad tiene un límite temporal para la ejecución presupuestal, lo cual impide que se establezcan términos indefinidos como se plantea en la observación.
21	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 4.18, Página 65, línea 27	Este numeral indica: "Además de su propia experiencia, el proponente (o los miembros de una figura asociativa) podrá presentar la experiencia general o la experiencia específica de este Pliego por medio de: (a) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (b) de sus matrices, o (c) de sociedades controladas por sus matrices). Para estos efectos, se deberá acreditar una situación de control entre el Oferente o cualquiera de sus Integrantes, según sea el caso, y sus correspondientes matrices y/o sociedades controladas." Sobre este punto solicitamos tener en cuenta que de acuerdo con la legislación comercial (Artículo 98 del Código de Comercio) las sociedades una vez constituidas forman una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados y que adicionalmente dependiendo del tipo de sociedades, existe una limitación en la responsabilidad de los socios que no permite que	La regla del pliego de condiciones que permite la acreditación de la experiencia de matrices y controladas del proponente, se ampara con la obligación de presentar en el proceso el acuerdo de garantía contenido en el Anexo 3, con el cual la empresa matriz, controlada del proponente, o controlada de la matriz, según corresponda, avala u otorga garantía en relación con el proponente al cual le está aportando su experiencia.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				se les haga extensiva la responsabilidad de las empresas en las cuales tienen participación, con lo cual la entidad no tendría forma de hacer exigible a la matriz o subsidiaria la participación en la ejecución del contrato, situación diferente a la del asistente técnico quien se vincula mediante un contrato de asistencia al presente proyecto y compromete su responsabilidad directamente con la entidad. Motivo por el cual solicitamos que no se acepta responsabilidad de matrices y subsidiarias como propia del proponente en el presente proceso.	
22	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 4.2, Página 49, línea 42 a 45 y Numeral 4.17, Página 36, línea 36 a 40	Solicitamos por favor que la experiencia general, para los integrantes distintos al líder, se pueda certificar por medio de la experiencia de red de firmas.	Teniendo en consideración que para el presente proceso de selección existe un grado de complejidad en la acreditación de la experiencia específica, se ha previsto la posibilidad de acreditar esta experiencia a través de la red internacional de firmas, no así para la experiencia general que corresponde a un requisito más amplio y sin ningún tipo de complejidad. En este sentido, siendo que los proponentes pueden conformar cualquiera de los tipos de asociación previstos en la ley que le permitan presentar su oferta, se mantiene sin modificar el requisito de acreditación de la experiencia general.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
23	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 4.17. Página 62, línea 36 a 40	Solicitud de modificación de Experiencia general así: 4. Cada uno de los integrantes que conforman la figura asociativa deberá acreditar por lo menos un (1) contrato de consultoría y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de infraestructura de transporte y/o de telecomunicaciones y/o infraestructura aeroportuaria, cuyo valor debe ser igual o superior al 25% del Presupuesto Oficial del proceso, para efectos de la acreditación se tomaran los valores expresados en SMMLV.	No se acepta la solicitud del interesado en modificar los requisitos exigidos a cada uno de los integrantes de una figura asociativa con respecto a la experiencia general. Esto debido a que lo que se busca con estos requisitos es contar con consultores con experiencia general que abarque todos los posibles espectros que surgen en proyectos de infraestructura de transporte, que pueden incluir a proyectos en Infraestructura de Aeropuertos. Así las cosas, con la formulación actual se permiten una mayor pluralidad de oferentes. Vale precisar que éste requisito asociado a la experiencia general en armonía con los demás aspectos que se exigen a los proponentes en el pliego de condiciones, constituyen elementos esenciales para la obtención de un contratista calificado.
24	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 5.1.1, Página 67, líneas 34 a 38	Solicitud de modificación de Experiencia específica así: Como mínimo dos (2) debe ser de consultoría y/o supervisión y/o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte y/o de telecomunicaciones y/o infraestructura aeroportuaria celebrados y ejecutados o en ejecución en Colombia y que incluya dentro de su alcance y/u objeto la consultoría y/o supervisión y/o interventoría El monto de este contrato acreditable debe ser igual o superior al 20% del Presupuesto Oficial para el presente proceso expresado en SMMLV.	No se acepta la solicitud del interesado en modificar los requisitos exigidos para el literal b) del numeral 5.1.1 Experiencia Específica. Esto debido a que lo que se busca con estos requisitos es contar con consultores con experiencia específica que abarque todos los posibles espectros que surgen en proyectos de infraestructura de transporte en Colombia, que pueden incluir a proyectos en Infraestructura de Aeropuertos. Así las cosas, con la formulación actual de la experiencia específica se permite una mayor pluralidad de oferentes. Por otra parte, el literal c) del numeral 5.1.1 Experiencia Específica se hace mención expresa a la necesidad de tener experiencia específica en *"(…) consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados*

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos." Así las cosas, se estaría garantizando la idoneidad del Consultor a ser seleccionado, dado la definición establecida en el Pliego de Condiciones a lo que se entiende por "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones), que puede incluir temas de telecomunicaciones especializadas del modo aeroportuario. En virtud de lo anterior, los requisitos para la acreditación de la experiencia específica se mantienen como está establecido en el pliego de condiciones, esto por cuanto tales requisitos en conjunto con los demás requisitos previstos en el pliego de condiciones, buscan contratar un consultor con la experiencia y experticia capaz de cumplir con el objeto del proyecto de manera satisfactoria para los fines que se buscan con esta contratación. Téngase en cuenta que estos requisitos fueron ajustados entre el proyecto de pliego de condiciones y el pliego de condiciones definitivo, precisamente acogiendo algunas de las observaciones presentadas por los interesados, esto guardando siempre la satisfacción de la necesidad que se tiene de contratar con un consultor con experiencia en la materia objeto de esta contratación.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
25	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 5.1.1, Página 67, líneas 40 a 45.	Como mínimo dos (2) de los contratos deben corresponder a consultorías relacionadas con Gerencia de proyectos y/o programas (Program Management) en la industria aeronáutica, en donde se hayan desarrollado servicios similares de Program Manager (ver numeral 1.5 – Alcance del objeto y obligaciones del contratista) a los solicitados en el presente proceso en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. El cumplimiento del número de pasajeros movilizados se requiere para cada uno de los contratos. El monto de cada uno de los contratos acreditables debe ser igual o superior al 30% del Presupuesto Oficial para el presente proceso expresado en SMMLV. De la misma manera se observa que para los contratos citados no se está solicitando ni experiencia del proponente ni tampoco de algún perfil con experiencia en telecomunicaciones, sistemas u otros afines a este tipo de contratos y por tanto, tal y como está estructurado el pliego, pone en riesgo la idoneidad y capacidad del Program Manager. Por lo tanto solicitamos agregar un perfil idóneo, ajustar consecuentemente el presupuesto y ajustar el perfil de empresa requerido con el fin	Se considera que la propuesta de modificación dada por el observante no aporta sustancialmente para proveer una mayor pluralidad de oferentes a lo ya solicitado en el pliego de condiciones definitivo. Esto debido a que la Gerencia de Programas abarca un espectro mucho mayor y específico que la Gerencia de Proyectos (la Gerencia de Programas incluye a la Gerencia de Proyectos, pero no viceversa). Así mismo, se remite al interesado a la definición de "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones), que enmarca lo requerido por parte de la Entidad en este proceso de selección. Por tanto, no se acepta la solicitud. Por otra parte, el literal c) del numeral 5.1.1 Experiencia Específica se hace mención expresa a la necesidad de tener experiencia específica en *"(…) consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos."* Así las cosas, se estaría garantizando la idoneidad del Consultor a ser seleccionado, dado la definición establecida en el Pliego de Condiciones a lo que se entiende por "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones), que puede incluir temas de telecomunicaciones especializadas del modo aeroportuario. Es de aclarar igualmente que el personal solicitado en el presente concurso de méritos abierto (Anexo 12) *"(…) se considera el mínimo para atender el desarrollo de las obligaciones*

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				de que el Program Manager pueda abarcar estas responsabilidades de la misma manera como lo ha planteado la ANI para los contratos que son 100% de infraestructura.	*correspondientes al seguimiento, coordinación y ejecución del cronograma maestro y plan de choque del Aeropuerto Internacional El Dorado.* *En la propuesta la Consultoría deberá precisar el personal para cada una de las etapas del contrato (…)".* Por tanto, será el consultor el que determine, de acuerdo con su experticia en gerencia de proyectos en infraestructura aeroportuaria, el personal requerido para atender las obligaciones del Program Manager.
26	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 5.1.1, Página 68, líneas 5 a 8	Con el ánimo de propender por la pluralidad de oferentes con experiencia en el objeto del contrato solicitamos por favor modificar el párrafo de la siguiente manera: Para acreditar este requisito (literal c), serán válidos contratos prestado servicios de consultoría en gerencia de programas y/o gerencia de proyectos y/o gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) en la industria aeronáutica.	Se considera que la propuesta de modificación dada por el observante no aporta sustancialmente para propender por una mayor pluralidad de oferentes a lo ya solicitado en el pliego de condiciones definitivo. Esto debido a que la redacción actual del tercer párrafo del literal c) del numeral 5.1.1. Experiencia Específica, al que hace referencia el interesado, permite esa interpretación de *"(…) gerencia de programas y/o gerencia de proyectos y/o gerencia de construcción y/o control de proyectos (programación y costos) (…)*".Así mismo, se remite al interesado a la definición de "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones), que enmarca lo requerido por parte de la Entidad en este proceso de selección, y que tiene directa relación con el literal c) del numeral 5.1.1 del pliego de condiciones. Por tanto, no se acepta la solicitud. Tal como están contemplados los requisitos en el pliego de condiciones, se está propendiendo por la pluralidad de proponentes, sin dejar de lado la satisfacción de la necesidad que

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					tiene la entidad, la cual es contratar a un consultor con la experiencia y experticia necesarias para satisfacer el objeto del contrato.
27	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 5.1.1, Página 68, líneas 22 a 24.	Solicitamos por favor expandir la figura de asistente técnico o red de firmas a todos los requerimientos de experiencia general, para aquellos miembros de una unión temporal que sean diferentes a líder de la misma.	No se acepta la observación, en tanto que la entidad ha adelantado los estudios necesarios que permiten establecer la posibilidad de que la experiencia general sea acreditada directamente por el proponente o los integrantes de estructura plural, pues la misma se encuentra concebida en términos amplios y no hay necesidad de que para el efecto se requiera del apoyo de un asistente técnico o de la red internacional de firmas.
28	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 4 Propuesta Metodológica y Plan de Cargas Numeral 2.1, página 15	Solicitamos se dé explicación detallada sobre las implicaciones del requerimiento: "El consultor deberá suministrar en tiempo real toda la información necesaria para tener un diagnóstico del estado de avance de todos los contratos supervisados por la ANI y la Aerocivil…" dado que la declaración "en tiempo real" puede implicar Acuerdos de Niveles de Servicio ANS para los cuales no exista la capacidad en términos de infraestructura para el manejo de la información del programa; lo que haría virtualmente imposible dar cumplimiento al requerimiento	En el texto citado por el interesado, se pretende que el Consultor suministre información actualizada y necesaria para tener un diagnóstico del estado de avance de todos los contratos supervisados por la ANI y la Aerocivil en el Aeropuerto El Dorado. En este sentido, la expresión "tiempo real" hace referencia a suministrar información actualizada por parte del Consultor. Por tanto, la anterior expresión no implica la suscripción de ningún Acuerdo de Nivel de Servicio entre el Consultor y la Entidad contratante.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
29	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 12 Requerimientos Técnicos Numeral 7, página 13	Favor detallar los indicadores que determinarán lo que será considerado como afectación mínima a la operación del aeropuerto "El reto a conseguir es…. Terminación de las actividades bajo cronograma maestro: con afectación mínima a la operación del aeropuerto" con el fin de que dicha valoración se haga mediante los indicadores medibles pertinentes.	El pliego de condiciones no contempla o no hace énfasis en que el consultor deba cumplir con algún tipo de indicador, dado que el resultado de las gestiones del consultor dependerá de las actividades de los actores respecto de los cuales ejercerá la consultoría. En tal sentido el consultor tendrá como compromiso cumplir con las obligaciones que se establecen en el Pliego de Condiciones. Si el consultor así lo estima conveniente, para la ejecución del contrato, podrá establecer indicadores que le permitan controlar la ejecución de cada una de las obligaciones y/o metas que tendrá a su cargo.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
30	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 12 Requerimientos Técnicos	Favor incluir en el Anexo 12. Requerimientos Técnicos el desglose detallado del requerimiento de disponibilidad presencial en sitio para cada uno de los integrantes/roles del equipo del Program Manager. Lo anterior debido a que el requerimiento definido será determinante para la estrategia de colocación del equipo y podría tener impacto sobre la propuesta económica de los participantes en caso de que se haga indispensable la construcción de campamentos, oficinas y/o instalaciones en sitio.	En virtud del proyecto que se pretende acometer con el presente proceso, damos respuesta a la observación planteada en los siguientes términos: Con base en las dedicaciones previstas en el Anexo 12, se hace necesario que los profesionales en cada uno de sus tiempos de dedicación estén laborando en Colombia. Por otra parte, el numeral 9.3.1 - Localización del proyecto en el cual el consultor realizará su actividad del Anexo 12 - Hoja de Datos, Requerimientos Técnicos, expone lo siguiente: *"La consultoría se desarrollará en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C."* De lo anterior se colige que el consultor de acuerdo con su organización interna deberá disponer del personal mínimo de la consultoría en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., durante los tiempos de dedicación respectivos. De lo anterior estaría eximido el "Asistente a la Supervisión en la ANI", el cual deberá ejercer sus funciones, entre otros, en las instalaciones de la ANI.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
31	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 12 Requerimientos Técnicos	De acuerdo a que el principal reto del consultor es lograr la interacción de varios proyectos complejos, no solo civiles sino también que involucran otras áreas de conocimiento como tecnología, telecomunicaciones y redes eléctricas entre otros, solicitamos por favor dar foco en la experiencia de Gestión de Programas del sector. Por lo tanto solicitamos incluir por lo menos una experiencia en gestión de proyectos y/o programas y/o PMOs en el sector aeronáutico.	El literal c) del numeral 5.1.1 Experiencia Específica del pliego de condiciones se hace mención expresa a la necesidad de tener experiencia específica en *"(…) consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos."* Así las cosas, se estaría garantizando la idoneidad del Consultor a ser seleccionado, dado la definición establecida en el Pliego de Condiciones a lo que se entiende por "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones), que puede incluir temas de iluminación, ayudas a la navegación y telecomunicaciones especializadas del modo aeroportuario.
32	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 12 Requerimientos Técnicos	3.4. Coordinador Medio Ambiental. Solicitamos por favor ampliar la profesión a Administrador Ambiental	Dada la relación de la profesión con las funciones del profesional ambiental requerido para las labores del Program Manager, se considera viable incluir la profesión de Administrador Ambiental, Administrador de Recursos Naturales.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
33	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Anexo 9 Minuta del Contrato Sección 1.05. Plazo del contrato	La entidad define lo siguiente: "Se estima que la duración del Contrato comprende la ejecución total de cada una de las fases del mismo establecidas en el Anexo 4- "Metodología y Plan de Cargas de Trabajo", no obstante, en el evento de requerirse tiempo adicional para dar cumplimiento a las actividades descritas en cada una de las fases, será obligación del Consultor desarrollar las actividades, sin que ello implique, el reconocimiento por parte de la AGENCIA de un mayor valor del Contrato de Consultoría." Solicitamos limitar esta responsabilidad pues no es responsabilidad del Program Manager asumir retrasos ocasionados por la eventual demora de uno o varios contratos que hacen parte de alguna fase del plan integrado.	Consideramos que no es necesario modificar esta responsabilidad, pues el perfil del consultor que se pretende contratar corresponde a un perfil de un contratista o firma profesional con el suficiente nivel de conocimiento, que le permita salvar satisfactoriamente este tipo de responsabilidades que eventualmente se presenten, salvo que medien razones de fuerza mayor. La demora de los contratos por causas del propio contrato y sus complejidades deben ser tenidas en cuenta y atendidas de forma satisfactoria por parte del consultor. De otra parte, y bajo el entendido que el objeto del contrato incluye la coordinación, articulación y gestión de las diferentes actividades a ejecutarse en el Aeropuerto Internacional el Dorado, tales actividades propias del contrato, necesariamente se interrelaciona con las actuaciones y obligaciones de los actores a coordinar.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
34	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Riesgos	Teniendo en cuenta la naturaleza, cuantía y prácticas internacionales en el presente proceso, solicitamos que se considere la posibilidad de incluir una limitación de la responsabilidad de los proponentes, para que estos respondan exclusivamente por un monto igual a los honorarios que se paguen al contratista seleccionado para desarrollarlo, dicha limitación no aplicaría en caso de daños y perjuicios causados de manera dolosa, por cuanto este último escenario resulta contrario a la Ley. La anterior solicitud se realiza en virtud de que por la naturaleza de consultoría del presente proyecto y las actuales dificultades que se han presentado en la ejecución de las actividades en el Aeropuerto el Dorado, la cuantía establecida no resulta suficiente para asumir el riesgo generado por la responsabilidad por daños y lucro cesante que se pueden generar en caso que la ejecución del contrato no resulte exitosa.	Si bien es cierto se han presentado dificultades como expone el interesado, si estas no se enmarcan como un evento de fuerza mayor, deben ser objeto de análisis por parte del oferente en la toma de decisiones de cara a participar en el proyecto.
35	Jorge Trejos Arias (PricewaterhouseCoopers AG)	4 de agosto de 2015	Riesgos	Solicitamos que se tenga en cuenta que los daños actualmente generados por la falta de articulación entre los diferentes contratistas que ejecutan obras en el aeropuerto el Dorado es responsabilidad exclusiva de este último y por lo tanto solicitamos aceptar limitar el riesgo al monto de los honorarios del presente proceso.	No es clara la observación planteada, en la medida en que no precisa a qué daños se refiere. Sin embargo, se debe tener en cuenta que el objetivo del Program Manager será articular los diferentes actores que ejecutan obras en el Aeropuerto El Dorado, con el propósito de sacar adelante con la mayor celeridad los diferentes temas, de tal manera que sus responsabilidades y obligaciones, se circunscriben a las descritas como tal en el pliego de condiciones y su Anexos.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
36	Jorge Trejos Arias (Pricewaterhouse Coopers AG)	4 de agosto de 2015	Cronograma Pliego de Condiciones	Por último solicitamos por favor se amplié el plazo de presentación de las ofertas a al máximo posible por ley o por lo menos en 2 semanas más debido a que los procesos de obtener los documentos de experiencias en el exterior , tal y como es requerido en el pliego , tarda más de lo habitual para documentos expedidos en Colombia	En relación con la solicitud de ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, es necesario precisar que entre la fecha de publicación del aviso de convocatoria (7 de julio de 2015) y la fecha de prevista para el cierre del proceso (26 de agosto de 2015) transcurre más de 1 mes, tiempo que se considera suficiente para que los interesados en el presente proceso logren conseguir la información proveniente del exterior. No obstante, si llegaren a surgir circunstancias que así lo ameriten a consideración de la Entidad se podrá adendar el plazo de cierre del proceso, en los términos previstos en el cronograma del proceso.
37	Natalia Naranjo Mejía (López & Asociados)	4 de agosto de 2015	Cronograma Pliego de Condiciones	Conocido el proceso de selección, en el cual se establece en el Cronograma como fecha límite para la presentación de las Propuestas el día 26 de agosto del presente año, solicitamos comedidamente se modifiquen la anterior fecha, ampliándola por el término señalado en el numeral 2.4 del Pliego de Condiciones. La anterior solicitud tiene como finalidad elaborar una oferta competitiva que cumpla con todos los requisitos del concurso y se garantice la libre pluralidad de Proponentes y transparencia de procesos.	En relación con la solicitud de ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, es necesario precisar que entre la fecha de publicación del aviso de convocatoria (7 de julio de 2015) y la fecha de prevista para el cierre del proceso (26 de agosto de 2015) transcurre más de 1 mes, tiempo que se considera suficiente para que los interesados en el presente proceso logren preparar sus propuestas. No obstante, si llegaren a surgir circunstancias que así lo ameriten a consideración de la Entidad se podrá adendar el plazo de cierre del proceso, en los términos previstos en el cronograma del proceso.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
38	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Group Colombia)	4 de agosto de 2015	Cronograma Pliego de Condiciones	Solicitamos modificar el cronograma, prorrogando la fecha de cierre del presente proceso, por lo menos 10 días hábiles, con el fin de garantizar la pluralidad de proponentes	En relación con la solicitud de ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, es necesario precisar que entre la fecha de publicación del aviso de convocatoria (7 de julio de 2015) y la fecha de prevista para el cierre del proceso (26 de agosto de 2015) transcurre más de 1 mes, tiempo que se considera suficiente para que los interesados en el presente proceso logren preparar sus propuestas, garantizando así la pluralidad de oferentes. No obstante, si llegaren a surgir circunstancias que así lo ameriten a consideración de la Entidad se podrá adendar el plazo de cierre del proceso, en los términos previstos en el cronograma del proceso.
39	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Gruop Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones página 47, numeral 3.16 (DOCUMENTOS OTORGADOS EN EL EXTERIOR), literal b (Apostilla), líneas 31-34	Por favor aclarar a que se hace referencia cuando se solicita la firma del traductor legalizada de conformidad con las normas vigentes	Esta regla así dispuesta en el pliego de condiciones, obedece a que aquellos documentos otorgados en idioma distinto del castellano que pretendan ser validados en el presente proceso de selección, deben contar con traducción oficial, y a su vez dicha traducción oficial, debe cumplir con los requisitos que sobre el particular establece la Resolución No. 7144 del 20 de octubre de 2014 emanada del Ministerio de Relaciones Exteriores.
40	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Gruop Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones	3. Según el texto de los pliegos de condiciones del proceso de la referencia, se requiere que el objeto social del proponente deberá incluir o permitir desarrollar el objeto del presente concurso, por lo que a nuestro entender si dentro del objeto social se hace mención a realizar actividades de consultoría en el área de la	Es correcto el entendimiento del observante, con la precisión que cada caso en particular, será objeto de estudio en la oportunidad correspondiente tanto en relación con el objeto social, como con los demás requisitos solicitados en el pliego de condiciones.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				ingeniería civil se encuentran comprendidas todas las especialidades de la misma, entre ellas la infraestructura de transporte. Resulta acertado nuestro entendimiento?	
41	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Group Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones	4. De acuerdo con el pronunciamiento de la Superintendencia de Sociedades sobre la naturaleza jurídica de la sucursal de sociedad extranjera como una prolongación de la casa matriz y al respecto se ha indicado que aunque la sucursal tenga una cierta autonomía administrativa que le permite manejar los negocios del exterior en Colombia o de Colombia en el exterior, según que se trate de sucursal de sociedad extranjera en Colombia o sucursal de sociedad colombiana en el exterior, en el territorio nacional o por fuera de él, en ninguno de los casos, la sucursal constituye una persona jurídica distinta del ente principal y en tal virtud, por sustracción de materia mal puede existir una situación de control, cuando no existen dos entes con personería jurídica; por tal razón si una sucursal en Colombia de una sociedad extranjera pretende acreditar la experiencia general o especifica adquirida por la oficina principal, debe acreditar situación de control ?	En el caso planteado en la observación no se debe acreditar situación de control, pues se entiende que el proponente es único, es un proponente extranjero y actúa en el proceso de selección a través de su sucursal, quien para todos los efectos compromete y obliga a la casa matriz.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
42	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Gruop Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones página 65, numeral 4.18 (ACREDITACIÓN DE EXPERIENCIA GENERAL O EXPERIENCIA ESPECÍFICA A TRAVÉS DE: (A) SOCIEDADES CONTROLADAS POR EL OFERENTE; O (B) SOCIEDADES CONTROLADAS POR LA MATRIZ DEL OFERENTE; O (C) LA MATRIZ DEL OFERENTE), líneas 33-35	Se establece que se considerará que habrá situación de control únicamente cuando se verifique que la sociedad que se considera controlante o matriz con respecto a la sociedad controlada tiene el cincuenta por ciento (50%) o más de su capital social, por lo que a nuestro entender cuando el proponente sea una sucursal de sociedad extranjera la situación de control se acreditara respecto del grupo económico (Holding) y no respecto de la oficina principal.	Los proponentes extranjeros que actúan a través de sucursal en Colombia, no deben acreditar situación de control, pues las sucursales no son más que una extensión de los negocios del proponente a través de su establecimiento de comercio. En este sentido si lo que se pretende es acreditar experiencia a través de un grupo económico, esto es, a través de un miembro distinto del proponente y su sucursal, se deberá optar por la figura contemplada en el pliego de condiciones para la acreditación de la experiencia específica, esto es, red internacional de firmas, o a través de la figura de: (A) SOCIEDADES CONTROLADAS POR EL OFERENTE; O (B) SOCIEDADES CONTROLADAS POR LA MATRIZ DEL OFERENTE; O (C) LA MATRIZ DEL OFERENTE, para la acreditación de la experiencia general o específica.
43	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Group Colombia)	4 de agosto de 2015	Anexo 3	Si el proponente es una sucursal de sociedad extranjera quien debe firmar el acuerdo de garantía (Anexo No. 3) la casa principal de la sucursal o el grupo económico (Holding).	El acuerdo de garantía se requiere en los casos en que la experiencia que se pretende acreditar no es propia del proponente, en tal sentido, si la experiencia es propia del proponente y actúa a través de su sucursal, no se requiere acuerdo de garantía, en cambio si la experiencia se acredita por alguno de los otros medios (A) SOCIEDADES CONTROLADAS POR EL OFERENTE; O (B) SOCIEDADES CONTROLADAS POR LA MATRIZ DEL OFERENTE; O (C) LA MATRIZ DEL OFERENTE, se debe aportar el documento por parte de quien tiene la experiencia.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
44	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Group Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones	En lo referente a la acreditación de la información requerida sobre el porcentaje de participación en estructuras plurales anteriores, solicitamos respetuosamente se considere para los contratos celebrados en el exterior como válida la presentación del documento de conformación de consorcio o de la escritura de conformación de la sociedad para acreditar el porcentaje de participación en la figura asociativa anterior, acompañada de una declaración jurada emitida por el Director Financiero de quien pretenda acreditar la experiencia, en la cual se indique el porcentaje de participación del proponente y de una declaración suscrita por el representante legal de quien pretenda acreditar la experiencia, validando el documento emitido por el Director Financiero; lo anterior teniendo en cuenta que en el proceso de la referencia se busca obtener una pluralidad de oferentes tanto de índole nacional e internacional y que por los usos y costumbres de los países desarrollados, este tipo de información no consta en las certificaciones, ya que prima el principio de buena fe respecto de quienes ejecutan los contratos.	No se acepta la observación, pues para efectos de demostrar este requisito, el pliego de condiciones tiene previstas varias alternativas, entre las cuales está la posibilidad de que sea la entidad contratante quien certifique el porcentaje de participación de quien pretende acreditar la experiencia, o en su defecto que tal porcentaje conste en un documento que no pueda ser elaborado directamente por los proponentes, independientemente del país de procedencia de la experiencia que se pretende acreditar.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
45	ANAYS QUINTERO PITTY (Louis Berger Group Colombia)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones	Una sucursal colombiana de sociedad extranjera debe diligenciar el formato No. 2?	El Formato 2 está dispuesto para aquellos proponentes extranjeros no obligados a inscribirse en el RUP, de tal manera que los proponentes con sucursal en Colombia y por ende obligado a inscribirse en el RUP deberán demostrar los requisitos habilitantes a través del certificado del RUP vigente y en firme, en los términos previstos en el Pliego de Condiciones.
46	Nelson Beltrán (E&Y)	4 de agosto de 2015	Capacidad técnica experiencia general	El Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, define la Experiencia como "el conocimiento del Proponente derivado de su participación previa en actividades iguales o similares a las previstas en el objeto del contrato". A su vez, el referido manual indica que "la experiencia requerida en un Proceso de Contratación debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato y su valor. La experiencia es adecuada cuando se refiere al tipo de actividades previstas en el objeto del contrato a celebrar. (…) La experiencia es proporcional cuando tiene relación con el alcance, la cuantía y complejidad del contrato a celebrar." Por lo tanto, es claro que la experiencia mínima habilitante requerida para la participación en el proceso que aquí nos ocupa, será adecuada siempre y cuando se refiera al "tipo de actividades previstas del contrato a celebrar", es decir, es menester de la Entidad analizar el	Los requisitos para la acreditación de la experiencia general y específica previstos en el pliego de condiciones para el presente proceso de selección, obedecen a la necesidad de contratar con un consultor con experiencia acreditada en actividades propias del proceso de selección, de tal suerte, que como está planteado el requisito en el proceso, es posible que los proponentes constituyan cualquier forma de asociación que permita que se acredite la experiencia, sin necesidad de limitarla en la forma en que se plantea en la observación. Así mismo, como lo menciona el interesado, la adecuación de un aeropuerto puede implicar una serie de obras civiles. En el caso expuesto por el interesado para el Aeropuerto Internacional El Dorado ejemplariza "*(…) la demolición del antiguo aeropuerto o la construcción de la nueva torre del control (…)*". En este sentido, es claro para la Entidad que los requisitos habilitantes exigidos como experiencia general en el presente concurso de méritos abierto incluyen contratos donde puedan estar incluidas obras civiles. Esto debido a que la definición dada en el literal p de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones, incluye *"(…) obras relacionadas exclusivamente con: Infraestructura Vial, de Puertos, Aeropuertos o Infraestructura Férrea de pasajeros o de carga, urbano o interurbano"*. Por tanto, se considera cubierto

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				alcance y objeto del servicio y de esta forma determinar qué tipo de "conocimiento mínimo" deberá acreditar el proponente que pretenda coordinar y gestionar el programa de adecuación de la infraestructura (plan de choque) del Aeropuerto Internacional El Dorado" Luis Carlos Galán Sarmiento" (Program Manager) de la ciudad de Bogotá D.C, que permita articular las obras que impactan el desarrollo de la Etapa de Modernización y Expansión a cargo de OPAIN S.A. En ese orden de ideas, no puede perderse de vista que el proceso que aquí nos ocupa, tiene como común denominador, el programa de adecuación de la infraestructura del Aeropuerto El Dorado, que como denota la Entidad, implica la realización de una serie de obras que a la fecha se están ejecutando y otras, que se efectuarán en un plazo determinado, tal como se resume a continuación: (Se incluyen listados de obras) Así mismo, dentro de las obras que la AEROCIVIL tiene vigentes, se encuentra la nueva torre de control y CI Nueva Torre de Control y CGAC (Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia), que según la Entidad, es "Otro elemento neurálgico y fundamental para el funcionamiento adecuado y seguro de un aeropuerto de las características operativas del Aeropuerto	adecuadamente el componente de obras civiles, dadas las implicaciones que puedan tener en infraestructura vial, de puertos, Aeropuerto o Infraestructura Férrea. Por otra parte, es claro que el objeto de la presente contratación involucra principalmente la gerencia de proyectos en infraestructura aeroportuaria. Por tanto el literal c) del numeral 5.1.1 Experiencia Específica se hace mención expresa a la necesidad de tener experiencia específica en *"(…) consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos."* Así las cosas, se estaría garantizando la idoneidad del Consultor a ser seleccionado, dado la definición establecida en el Pliego de Condiciones a lo que se entiende por "Infraestructura Aeroportuaria" (ver literal o) de la sección 1.14 – Definiciones del pliego de condiciones). Por todo lo anterior no se acepta la solicitud del interesado.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				Internacional El Dorado es la torre de control. La torre de control es la "dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo" (RAC 6) (…) En este sentido, uno de los elementos más importantes que es responsabilidad de OPAIN S.A. es la demolición de la actual torre de control y el procesado central (antiguo Dorado), con el fin de poder construir en su lugar una nueva plataforma interior así como la adecuación de seis (6) posiciones de contacto con sus respectivos puentes de abordaje" Por lo tanto, y teniendo en cuenta que la adecuación del Aeropuerto El Dorado implica una serie de obras civiles, tales como la demolición del antiguo aeropuerto o la construcción de la nueva torre del control, consideramos necesario que la Entidad permita la participación de proponentes que tengan experiencia en consultoría, y/o supervisión y/o interventoría en proyectos de Infraestructura en su connotación amplia, razón por la cual sugerimos sea modificado el numeral 4.17 (capacidad técnica experiencia general), así como el numeral 5.1.1. (Experiencia Específica) en este sentido.	

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
47	Nelson Beltrán (E&Y)	4 de agosto de 2015	Experiencia Específica	Respecto a este requisito, en la oportunidad establecida en el proyecto de pliegos, se presentó la observación según la cual "En referencia a la experiencia específica, solicitamos que la experiencia solicitada en el epígrafe 5.1.1 apartado b) "Como mínimo uno (1) debe ser de consultoría y/o supervisión y/o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte celebrado y ejecutado o en ejecución en Colombia y que incluya dentro de su alcance y/u objeto la consultoría y/o supervisión y/o interventoría técnica. El monto de este contrato acreditable debe ser igual o superior al 25% del Presupuesto Oficial para el presente proceso expresado en SMMLV." Solicitamos se amplíe a dos (2) el número de contratos que sumen al menos el 25% del Presupuesto Oficial." , frente a la cual la Entidad contestó : En consideración a las observaciones que se han presentado en relación con la acreditación de la experiencia, la Entidad procederá a la revisión y ajuste del pliego de condiciones definitivo. Esto sin perjuicio de la especificidad que se requiere para el presente proceso de selección. Sin embargo, y a pesar de que la observación del interesado, buscaba que la Entidad ampliara el número de contratos permitidos para acreditar la experiencia específica, es decir que pasaran de cuatro (4) a cinco (5) y por lo tanto, a efectos de	En consideración a las observaciones que se presentaron al proyecto de pliego de condiciones, en relación con la acreditación de la experiencia, la Entidad procedió a la revisión y ajuste del pliego de condiciones definitivo. Por tanto, y en aras de propender por una mayor pluralidad de oferentes, se decidió implementar los cambios correspondientes en el pliego de condiciones definitivo. Por otra parte, con la actual configuración de requisitos para acreditar la experiencia específica, se tiene un global para este requisito que en conjunto sumen igual o superior al 100% del presupuesto oficial. Es de aclarar que con la actual disposición para la experiencia específica solamente se incluyó un (1) nuevo elemento (un contrato en infraestructura de transporte), y que por otra parte se excluyó un (1) elemento (un contrato de infraestructura aeroportuaria). Así mismo, se redujeron las exigencias para los contratos relacionados con gerencia de proyectos en infraestructura aeroportuaria. Por todo lo anterior no se acepta la solicitud del interesado ya que el pliego de condiciones tal como está elaborado, pretende la participación de proponentes con capacidad de ejecutar el proyecto en los términos planteados por la Entidad. El ajuste efectuado en el pliego de condiciones definitivo, antes que restringir la participación, amplía la posibilidad para que empresas con experiencia en Colombia puedan asociarse con empresas con experiencia en temas aeroportuarios, acordes con

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				dar cumplimiento con el literal b de dicho numeral pudiesen presentarse dos contratos que en conjunto sumaran el 25% del Presupuesto Oficial, la Entidad decidió modificar el literal b del numeral 5.1.1 del Pliego de Condiciones Definitivo, haciéndolo aún más gravoso para los interesados, toda vez que si bien se amplió el número de contratos permitidos para el literal b, se estableció que cada uno de estos contratos acreditables debía ser igual o superior al 20% del Presupuesto Oficial para el presente expresado en SMMLV, es decir, que en conjunto sumen igual o superior al 40% del Presupuesto Oficial Estimado. Por lo tanto, y en consideración a que los pliegos de condiciones contienen requisitos adicionales que no estaban previstos en el proyecto de pliego de condiciones, solicitamos respetuosamente a la Entidad modifique el literal b del numeral 5.1.1, de la siguiente forma: (…) b) Como mínimo uno (1) debe ser de consultoría y/o supervisión y/o interventoría de proyectos de infraestructura de transporte celebrado y ejecutado o en ejecución en Colombia y que incluya dentro de su alcance y/u objeto la consultoría y/o supervisión y/o interventoría técnica. El monto de este contrato acreditable debe ser igual o superior al 25% del Presupuesto Oficial para el presente proceso	las necesidades propias del proyecto asociadas tanto al objeto como al monto del presupuesto oficial estimado.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				expresado en SMMLV. (subrayado por fuera de texto) c) Como mínimo tres (3) de los contratos deben corresponder a consultorías relacionadas con Gerencia de Proyectos en infraestructura aeroportuaria, en donde se hayan desarrollado servicios similares (ver numeral 1.16 – Alcance del objeto y obligaciones del consultor) a los solicitados en el presente proceso, en aeropuertos internacionales que hayan movilizado durante un año un mínimo de quince millones (15.000.000) de pasajeros como requisito para validar estos contratos. El cumplimiento del número de pasajeros movilizados se requiere para cada uno de los contratos. El monto de cada uno de 1 los contratos acreditables debe ser igual o superior al 30% del Presupuesto Oficial para el presente proceso expresado en SMMLV.	
48	Nelson Beltrán (E&Y)	4 de agosto de 2015	Red Global de Firmas para acreditar Capacidad Técnica Experiencia General	Respecto a la posibilidad de acreditar experiencia general, así como experiencia específica a través de una red internacional de firmas, la Entidad acertadamente aceptó dicha facultad para acreditar experiencia específica en los siguientes términos: h) Para efectos de acreditar la experiencia específica y de conformidad con lo establecido en el estudio previo que soporta la presente	Teniendo en consideración que para el presente proceso de selección existe un grado de complejidad en la acreditación de la experiencia específica, se ha previsto la posibilidad de acreditar esta experiencia a través de la red internacional de firmas, no así para la experiencia general que corresponde a un requisito más amplio y sin ningún tipo de complejidad. En este sentido, siendo que los proponentes pueden conformar cualquiera de los tipos de asociación previstos en la ley que le

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				contratación, se considerará valida la experiencia acreditada a través de una red internacional de firmas de Consultoría, en consecuencia, si el proponente es miembro de una red internacional de firmas de Consultoría podrá presentar certificaciones de los contratos ejecutados por alguno de los miembros de la red internacional y deberá adjuntar el certificado donde especifique que tanto el proponente como la empresa que ejecutó el contrato son miembros de la red internacional. No obstante, luego de revisar el pliego de condiciones definitivo, encontramos que para la experiencia general (capacidad técnica), la Entidad no acogió esta solicitud, razón por la cual y en consideración a los argumentos que tuvo presente para aceptar la Red Internacional de Firmas para acreditar experiencia específica, solicitamos respetuosamente a la Entidad sea acogida dicha posibilidad a efectos de acreditar experiencia general, máxime si para ésta última, también se acepta su acreditación a través de (a) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (b) de sus matrices, o (c) de sociedades controladas por sus matrices. Ahora bien, vale la pena precisar que ciertas entidades públicas han aceptado en específico la posibilidad de acreditar la experiencia mínima habilitante a través de su Red Global de Firmas,	permitan presentar su oferta, se mantiene sin modificar el requisito de acreditación de la experiencia general.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				tal es el caso de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, (ver respuestas dadas el 18 de abril de 2013, dentro del Concurso de Méritos No. CMP-002-2013), que estableció con ocasión a dicho proceso: Respuesta Observación No 10 Se aceptarán las experiencias acreditadas de proyectos realizados por Ernst & Young Global, para lo cual debe adjuntar las certificaciones donde especifique que tanto el proponente como la empresa que ejecutó el contrato pertenecen a la red Ernst & Young Global. Aunado a lo anterior, y a título ilustrativo, el Ministerio Nacional de Defensa, dentro del Concurso de Méritos 01 de 2014, admitió que el proponente acreditará la experiencia mínima habilitante, mediante la presentación de la certificación expedida por la casa matriz, grupo empresarial o la red global de la cual se demuestre su pertenencia y para el caso de la red global estableció: " Si el proponente o los miembros del proponente acreditan su experiencia a través de la Red Global a la que pertenecen deberá presentar las certificaciones en la que conste que la experiencia fue adquirida por la red internacional y deberá adjuntar el certificado donde especifique que tanto el proponente como la empresa que ejecutó el contrato son miembros de la red internacional".	

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
49	Nelsón Beltrán (E&Y)	4 de agosto de 2015	Documentos privados otorgados en el exterior	Respecto a la obligación de consularizar o apostillar documentos privados, entendemos que dicha aplica exclusivamente para los documentos públicos que hayan sido expedidos en el exterior, quedando exceptuados de este trámite los documentos de naturaleza privada. Así lo ha confirmado la Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente en su más reciente circular, en la que confirma: "Las Entidades Estatales solamente pueden exigir la legalización de acuerdo con la Convención de la Apostilla o la consularización de documentos públicos otorgados en el extranjero. Este tipo de legalización no es procedente para los documentos privados. Cuando en un Proceso de Contratación un proponente presenta un documento público legalizado de acuerdo con la Convención de la Apostilla, la Entidad Estatal no debe solicitar legalizaciones, autenticaciones o ratificaciones adicionales de ninguna autoridad nacional o extranjera, puesto que el trámite de la Apostilla es suficiente para certificar por sí mismo la autenticidad." Por lo tanto, solicitamos respetuosamente a la Entidad confirme nuestro entendimiento.	Para dar claridad al tema, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en la Resolución 7144 de 2014 "Por la cual se adopta el procedimiento para apostillar y legalizar documentos" expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, en la cual se señala la diferencia entre ambas figuras indicando lo siguiente: "Legalización: El procedimiento que debe seguir un documento extranjero para verificar su autenticidad en el ámbito del derecho internacional, cuando el país en el cual surtirá efectos, no hace parte de la Convención sobre la Abolición del Requisito de Legalización para Documentos Públicos Extranjeros de La Haya de 1961, y consiste en la certificación efectuada por los agentes diplomáticos o consulares del país en donde este ha de ser presentado, sobre la autenticidad de la firma, y el título en el que ha actuado el funcionario o el notario que suscribe, certifica o autentica el documento y, cuando proceda, la indicación del sello o estampilla que llevare. Apostilla: El trámite que debe seguir el documento extranjero de menor complejidad que la legalización, dirigido, así mismo, a verificar su autenticidad en el ámbito del derecho internacional, cuando el país en el cual surtirá efectos es parte de la Convención sobre la Abolición del Requisito de Legalización para Documentos Públicos Extranjeros de La Haya de 1961". E indica: "Parágrafo 2. Los procedimientos de legalización y apostilla de documentos, están dirigidos únicamente a certificar el carácter público del documento, o la autenticidad de la certificación oficial emitida sobre documento privado (menciones de registro, comprobaciones sobre la certeza de una fecha, autenticaciones de firmas etc) y la veracidad de la firma

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					del funcionario autorizante o de los funcionarios que anteceden en la cadena de legalizaciones respectivamente. No están llamados a certificar, ni visar su contenido". Ahora bien, en cuanto a la legalización de documentos privados, se hace necesario acudir al pronunciamiento que sobre el particular emitió el Consejo de Estado en Sentencia del 25 de septiembre de 2013, Consejero Ponente Mauricio Fajardo Gómez Radicación No. 25000232600019971393001 Expediente No. 19.933., conforme al cual: "(...) En este orden de ideas debe tenerse en cuenta, por una parte, que el artículo 480 del Código de Comercio, cuya aplicación en materia de contratación estatal se abre paso por la vía de lo normado en el inciso primero del artículo 13 de la Ley 80 de 1993, con toda claridad preceptúa, a propósito del régimen jurídico aplicable a las sociedades extranjeras, que para que los documentos otorgados en el extranjero cuenten con eficacia probatoria en Colombia, deben ser aportados, ante la instancia que corresponda, previa satisfacción de las exigencias previstas en la disposición aludida, a saber: Artículo 480. Los documentos otorgados en el exterior se autenticarán por los funcionarios competentes para ello en el respectivo país, y la firma de tales funcionarios lo será a su vez por el cónsul colombiano o, a falta de éste, por el de una nación amiga, sin perjuicio de lo establecido en convenios internacionales sobre el régimen de los poderes.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					Al autenticar los documentos a que se refiere este artículo los cónsules harán constar que existe la sociedad y ejerce su objeto conforme a las reglas del respectivo país. Nótese que la disposición transcrita exige a quien pretenda obtener que un documento de cualquier índole - público o privado - tenga efectos probatorios en territorio colombiano, observar unos presupuesto que no constituyen meros formalismos, sino que se trata de procedimiento que el Legislador ha consagrado para que una pieza documental que no ha sido producida u otorgada en Colombia, pueda ser valorada en este país con un mínimo de garantías para la seguridad jurídica y para los derechos e intereses de los intervinientes en el tráfico jurídico; se trata, por lo demás, de una norma que impacta el régimen de valoración de los medios de prueba, que mal podría ser desconocida en las actuaciones administrativas de naturaleza contractual, pues con ello los funcionarios intervinientes podrían ver comprometida su responsabilidad individual, a voces de lo dispuesto por el artículo 6 constitucional. (...) Naturalmente, lo hasta aquí expuesto en relación con la exigencia de legalización de los documentos otorgados en el extranjero para que cuenten con eficacia probatoria en Colombia, debe complementarse con lo previsto en la Convención sobre la abolición del requisito de legalización para documentos públicos extranjeros, suscrita en la Haya el 5 de octubre de 1961 e incorporada en el ordenamiento jurídico colombiano mediante la Ley 455 de 1998, en cuanto en dicho instrumento internacional se prevé la posibilidad de sustituir el descrito procedimiento de legalización por el de apostille del documento respectivo, por

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
					manera que éste, si ha sido otorgado en un Estado parte de la aludida Convención, debe ser aportado con la respectiva apostilla, mientras que si tiene origen en un Estado que no haya ratificado el Tratado Internacional en comento, ha de venir debidamente legalizado según lo prevén las normas a las cuales se ha hecho referencia." De la jurisprudencia transcrita se advierte con suma claridad dos presupuestos básicos sobre el caso materia de análisis, el primero que indica, que ante la ausencia de norma en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que regule requisitos de aducción o de valoración de los distintos medios de prueba admitidos por la ley, debe observarse las disposiciones comerciales y civiles que regulen la materia, lo anterior, de acuerdo con lo previsto en los artículos 13 y 77 de la Ley 80 de 1993. El segundo presupuesto, consiste en señalar que la disposición sobre el tema que nos ocupa, consagrada en el Código de Procedimiento Civil no hace excepción sobre la naturaleza del documento otorgado en exterior que deba estar sujeto al trámite para cumplir los requisitos legales para tener validez en Colombia, de tal suerte que la entidad , debe dar estricta aplicación a lo previsto en la ley, lo que permite concluir que un documento privado otorgado en el exterior debe tomar eficacia probatoria a través de su autenticidad ante la autoridad competente y una vez autenticado, debe complementarse el requisito con la apostille o consularización según sea el caso.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
50	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Pliego de Condiciones Numeral 9.4.7. Requerimientos Técnicos	Solicitamos incluir las siguientes modificaciones en el perfil profesional para el cargo de Subdirector Administrativo: 1. Incluir dentro de la Experiencia Específica en la empresa privada: "Interventoría en proyectos de construcción y/o mantenimiento y/o rehabilitación y/o conservación y/u operación de Infraestructura de Transporte". 2. Incluir en la experiencia especifica con el sector público para el cargo Director del Proyecto la experiencia como funcionario "del nivel asesor, directivo, profesional o contratista de prestación de servicios profesionales" Lo anterior debido a que en la administración y seguimiento de un proyecto de infraestructura de transporte se deben adelantar actividades similares, tales como seguimiento y control de cronogramas, control de los costos de capital, programas de calidad, gerencia y control del cronograma, transferencia de conocimiento y entrenamiento, las cuales a pesar de ser adelantadas en proyectos viales, férreos o portuarios o de infraestructura en general son adelantadas también en proyectos aeroportuarios. Además es importante indicar que la experiencia independientemente de su vinculación en el sector público debe ser tenida en cuenta, siempre y cuando el profesional haya estado vinculado realizando actividades de apoyo,	La solicitud 1 del interesado es aceptada por la Entidad. La solicitud 2 del interesado es aceptada por la Entidad. Por lo tanto estos aspectos serán tenidos en cuenta en la Adenda correspondiente.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				seguimiento, control de proyectos de infraestructura de transporte. Además lo anterior limita la participación a profesionales que cuentan con la experiencia solicitada.	
51	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Numeral No 9.4.7 del Documento "Requerimientos Técnicos	Solicitamos incluir las siguientes modificaciones en el perfil profesional para el cargo de Coordinador de Construcción: 1. Incluir en la experiencia especifica con el sector público para el cargo Director del Proyecto la experiencia como funcionario "del nivel asesor, directivo, profesional o contratista de prestación de servicios profesionales" 2. Incluir dentro de los requisitos Académicos título de MBA 3. Incluir dentro de la experiencia específica, gerente o director de Consultoría para el Diseño y estructuración en: aeropuertos, con una capacidad mínima de cinco (5) millones (5.000.000) de pasajeros por año; o puertos con una capacidad de movilización de carga mínima de (250.000) doscientos cincuenta mil toneladas por año; o estaciones de ferrocarril con una capacidad de movilización de carga mínima de (150.000) ciento cincuenta mil toneladas por año y/o centrales de transportes con una capacidad mínima de manejo de (500.000) quinientos mil pasajeros por año. Al respecto es importante indicar que la experiencia independientemente de su	La solicitud 1 del interesado es aceptada por la Entidad. La solicitud 2 del interesado no es aceptada por la Entidad. Esto debido a que el Coordinador de Construcción debe tener una formación específica en el área de la construcción. Este aspecto no es cubierto por una maestría en administración de negocios (MBA). La solicitud 3 del interesado no es aceptada por la Entidad. Esto debido a que, por un lado, se requiere un profesional con experiencia directa en la construcción, y no en el diseño y estructuración de proyectos, como lo plantea el interesado. Por otro lado, la diferenciación en los requisitos solicitados para el ejercicio profesional en la empresa privada y en entidades oficiales se debe a las posibilidades en la toma de decisiones en relación con los proyectos en los cuales estuvo vinculado. Es así como en el ejercicio profesional en la empresa privada, por los cargos solicitados para este profesional, se puede partir de la base de una toma de decisiones directa por parte del profesional, con el correspondiente grado de responsabilidad que ello amerita dentro de un área específica. Por parte del ejercicio profesional en entidades oficiales y/u organismos multilaterales, requiere un conocimiento integral en la supervisión de contratos de operación y/o mantenimiento y/o infraestructura aeroportuaria y/o férrea y/o portuaria, por lo que los

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				vinculación en el sector público debe ser tenida en cuenta, siempre y cuando el profesional haya estado vinculado realizando actividades de apoyo, seguimiento, control de proyectos de infraestructura de transporte. Además lo anterior limita la participación a profesionales que cuentan con la experiencia solicitada.	requerimientos aquí solicitados son consecuentes con la experiencia de un profesional que haya ejercido en el sector público teniendo en cuenta su conocimiento integral en los sectores ya mencionados. Por lo anterior se fundamenta la diferenciación establecida. Así mismo, se considera que los requisitos definidos para este profesional corresponden a la necesidad de la Entidad de contar para el aeropuerto más importante del país con personal altamente calificado para ejercer las funciones correspondientes al interior del Consultor.
52	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Numeral No 9.4.7 del Documento "Requerimientos Técnicos"	Solicitamos incluir las siguientes modificaciones en el perfil profesional para el cargo de Subdirector de control de proyectos: 1. Incluir en la experiencia especifica con el sector público para el cargo Director del Proyecto la experiencia como funcionario "del nivel asesor, directivo, profesional o contratista de prestación de servicios profesionales" 2. Incluir dentro de los requisitos Académicos título de MBA 3. Incluir dentro de la experiencia específica, gerente o director de Consultoría para el Diseño y estructuración en: aeropuertos, con una capacidad mínima de cinco (5) millones (5.000.000) de pasajeros por año; o puertos con una capacidad de movilización de carga mínima de (250.000) doscientos cincuenta mil toneladas por año; o estaciones de ferrocarril con una capacidad de movilización de carga mínima de (150.000) ciento cincuenta mil toneladas por año y/o centrales de transportes con una capacidad	La solicitud 1 del interesado es aceptada por la Entidad. La solicitud 2 del interesado no es aceptada por la Entidad. Esto debido a que el Subdirector de control de proyectos debe tener una formación específica en el área de la gerencia de proyectos y/o Gerencia de Construcción y/o Gerencia de Obra y/o en ingeniería civil con énfasis en construcción y/o sistemas aeroportuarios y/o vías y aeropistas y/o gerencia integral de obras y/o vías. Los aspectos relacionados con la gerencia de obra o de proyectos en el área de la construcción no son necesariamente cubiertos por una maestría en administración de negocios (MBA). La solicitud 3 del interesado no es aceptada por la Entidad. Esto debido a que, por un lado, se requiere un profesional con experiencia directa en la gerencia de proyectos y/ gerencia de construcción, y no en el diseño y estructuración de proyectos, como lo plantea el interesado. Por otro lado, la diferenciación en los requisitos solicitados para el ejercicio profesional en la empresa privada y en entidades oficiales se debe a las posibilidades en la toma de decisiones en relación con los

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				mínima de manejo de (500.000) quinientos mil pasajeros por año.Al respecto es importante indicar que la experiencia independientemente de su vinculación en el sector público debe ser tenida en cuenta, siempre y cuando el profesional haya estado vinculado realizando actividades de apoyo, seguimiento, control de proyectos de infraestructura de transporte. Además lo anterior limita la participación a profesionales que cuentan con la experiencia solicitada.	proyectos en los cuales estuvo vinculado. Es así como en el ejercicio profesional en la empresa privada, por los cargos solicitados para este profesional, se puede partir de la base de una toma de decisiones directa por parte del profesional, con el correspondiente grado de responsabilidad que ello amerita dentro de un área específica. Por parte del ejercicio profesional en entidades oficiales y/u organismos multilaterales requiere un conocimiento integral en la supervisión de contratos de operación y/o mantenimiento y/o infraestructura aeroportuaria y/o férrea y/o portuaria, por lo que los requerimientos aquí solicitados son consecuentes con la experiencia de un profesional que haya ejercido en el sector publico teniendo en cuenta su conocimiento integral en los sectores ya mencionados. Por lo anterior se fundamente la diferenciación establecida. Así mismo, se considera que los requisitos definidos para este profesional corresponden a la necesidad de la Entidad de contar para el aeropuerto más importante del país con personal altamente calificado para ejercer las funciones correspondientes al interior del Consultor.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
53	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Numeral No 9.4.7 del Documento "Requerimientos Técnicos"	Solicitamos incluir las siguientes modificaciones en el perfil profesional para el cargo de Coordinador de programación: 1. Incluir en la experiencia especifica con el sector público para el cargo Director del Proyecto la experiencia como funcionario "del nivel asesor, directivo, profesional o contratista de prestación de servicios profesionales" Al respecto es importante indicar que la experiencia independientemente de su vinculación en el sector público debe ser tenida en cuenta, siempre y cuando el profesional haya estado vinculado realizando actividades de apoyo, seguimiento, control de proyectos de infraestructura de transporte. Además lo anterior limita la participación a profesionales que cuentan con la experiencia solicitada	La solicitud 1 del interesado es aceptada por la Entidad.
54	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Numeral No 9.4.7 del Documento "Requerimientos Técnicos	Solicitamos incluir las siguientes modificaciones en el perfil profesional para el cargo de Coordinador de Ingeniería: 1. Incluir en la experiencia especifica con el sector público para el cargo Director del Proyecto la experiencia como funcionario "del nivel asesor, directivo, profesional o contratista de prestación de servicios profesionales" Al respecto es importante indicar que la experiencia independientemente de su vinculación en el sector público debe ser tenida en cuenta, siempre y cuando el profesional haya estado vinculado realizando actividades de	La solicitud 1 del interesado es aceptada por la Entidad.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				apoyo, seguimiento, control de proyectos de infraestructura de transporte. Además lo anterior limita la participación a profesionales que cuentan con la experiencia solicitada.	
55	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	numeral No 9.4.7 del Documento "Requerimientos Técnicos"	Experiencia en la Industria aeronáutica y de PMO, que garantice la correcta ejecución del trabajo bajo los más altos estándares de calidad y cumplimiento, solicitamos aplicar la siguiente equivalencia entre experiencia y títulos: (4) años de experiencia especifica adicional profesional a la solicitada en el Pliego de Condiciones para cada profesional por Titulo de posgrado en la modalidad de Doctorado (3) años de experiencia especifica adicional profesional a la solicitada en el Pliego de Condiciones para cada profesional por Titulo de posgrado en la modalidad de Maestría (2) años de experiencia especifica adicional profesional a la solicitada en el Pliego de Condiciones para cada profesional por Titulo de posgrado en la modalidad de Especialización	Las equivalencias para efectos de la acreditación de la experiencia, serán objeto de revisión y de considerarse procedentes, se efectuarán los ajustes correspondientes mediante adenda.

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
56	Santiago Gómez Velasco (Deloitte)	4 de agosto de 2015	Numeral 2.5 Cronograma	Con el objetivo de agrupar las más relevantes y notorias experiencias la ejecución de planes de gerencia (Program Manager). Con el interés de afrontar con el mejor equipo tanto local como extranjero este concurso y ya que este procedimiento de adjudicación admite proponentes extranjeros y que además se solicita una serie de documentación formal (que debe expedirse en el extranjero), cuya tramitación puede tomar tiempo (días y en algún caso semanas), solicitamos a la Entidad la extensión del plazo para presentar las propuestas, en al menos quince (15) días hábiles, a fin de permitir a todos los interesados en participar, preparar sus propuestas en las mejores condiciones posibles, lo que debería redundar en beneficio de la Entidad, y por lo tanto en la mejor protección del interés público.	En relación con la solicitud de ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, es necesario precisar que entre la fecha de publicación del aviso de convocatoria (7 de julio de 2015) y la fecha de prevista para el cierre del proceso (26 de agosto de 2015) transcurre más de 1 mes, tiempo que se considera suficiente para que los interesados en el presente proceso logren preparar sus propuestas, garantizando así la pluralidad de oferentes. No obstante, si llegaren a surgir circunstancias que así lo ameriten a consideración de la Entidad se podrá adendar el plazo de cierre del proceso, en los términos previstos en el cronograma del proceso.
57	Telesforo Montiel (G&AG Engineering)	5 de agosto de 2015	Cronograma	Buenos días, por medio de la presente, Solicito ampliación del termino de presentación de las propuestas por lo menos (15) días hábiles, lo anterior debido a que por la especialidad de la Consultoría se requieren varios profesionales que no se encuentran en el mercado local, razón por la cual para obtener sus certificaciones requieren de un tiempo más extenso. Igualmente sucede con la experiencia. No existen empresas locales que hayan desarrollado proyectos de program manager para aeropuertos de más de 15 millones de pasajeros. (En Colombia solo el Dorado	En relación con la solicitud de ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, es necesario precisar que entre la fecha de publicación del aviso de convocatoria (7 de julio de 2015) y la fecha de prevista para el cierre del proceso (26 de agosto de 2015) transcurre más de 1 mes, tiempo que se considera suficiente para que los interesados en el presente proceso logren preparar sus propuestas, garantizando así la pluralidad de oferentes. No obstante, si llegaren a surgir circunstancias que así lo ameriten a consideración de la Entidad se podrá adendar el plazo

No.	Observante	Fecha	Sección / Página	Pregunta / Aclaración	Respuesta de ANI
				cumple dicha condición), razón por la cual se requiere más tiempo para consecución de la experiencia del Partner internacional de conformidad con las especificaciones indicadas en el Pliego de Condiciones.	de cierre del proceso, en los términos previstos en el cronograma del proceso.

Bogotá D.C., Agosto 11 de 2015

Proyectó aspectos técnicos: Jaime Andrés Niño Muñoz - GIT Proyectos Aeroportuarios VGC
Proyectó aspectos jurídicos: Jorge Perdomo V. Abogado GIT Contratación VJ
Proyectó aspectos riesgos: Germán Augusto Peña Castro – GIT Riesgos VPRE
Proyectó aspectos ambientales: Norma Liliana Gutierrez Gamboa – GIT Ambiental y Social VPRE
Proyectó aspectos sociales: Stella Aldana Alonso – GIT Ambiental y Social VPRE
Revisó: Bladimir Alberto Castilla Nieto – GIT Proyectos Aeroportuarios VGC
Revisó: Maria Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente GIT Proyectos Aeroportuarios VGC
Revisó: Gabriel Eduardo del Toro Benavides – Gerente GIT Contratación VJ
Revisó: María Carolina Ardila Garzón – Gerente GIT Riesgos VPRE
Revisó: Jairo Fernando Arguello Urrego Gerente GIT Ambiental y Social VPRE