

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

RESPUESTA A OBSERVACIONES
VJ-VE-APP-IPB-005-2015

La Agencia Nacional de Infraestructura por medio del presente documento se permite dar respuesta a las observaciones allegadas al proceso **VJ-VE-APP-IPB-005-2015**

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
1	JAIME PEÑA KOREA AIRPORTS CORPORATION	Como es de conocimiento de la ANI, hemos sido parte interesada en este proceso desde su inicio. Nuestra empresa tiene especial interés en el proceso licitatorio de la referencia, pero desafortunadamente el resultado del modelo financiero que estamos corriendo no cumple los parámetros mínimos financieros que exigen nuestras políticas de inversión, principalmente en lo que se refiere a los requerimientos mínimos de capital, y su relación con la dimensión total del negocio. Hemos encontrado una fórmula, que estamos convencidos puede ser muy beneficiosa para ambas partes, ya que garantiza que se ejecute el objeto contractual y mantiene las obligaciones del posible concesionario en cuanto a la consecución de los recursos financieros para ejecutar el proyecto. A continuación, nos permitimos someter a su consideración el texto de lo que consideramos permitiría nuestra participación, sin desmejorar las garantías y condiciones del proyecto. En el numeral 4.4. del Apéndice 1 - Parte Especial se señala lo siguiente: "Las fechas máximas y montos mínimos de los Giros 6 a 7 indicados en la tabla anterior podrán ser modificados, siempre que: i) dicho cambio sea	CONTRATO PARTE ESPECIAL	FINANCIERA	Después de evaluada su solicitud, la entidad informa que mediante la adenda 6 se realizaron los cambios que la entidad considera pertinente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		autorizado expresamente por los prestamistas, ii) acredite tal autorización expresa en los documentos del cierre financiero y iii) la suma de los montos mínimos de los giros modificados - expresados en pesos del Mes de referencia - sea igual o mayor al setenta y cuatro por ciento (74%) de la suma total de los giros establecidos en la Parte Especial". Al respecto , amablemente solicitamos modificar si es posible el texto anterior, por el siguiente: "Las fechas máximas y montos mínimos de los Giros 6 a 7 indicados en la tabla anterior podrán ser modificados, siempre que: i) dicho cambio sea autorizado expresamente por los prestamistas <u>y ii)</u> se acredite tal autorización expresa en los documentos del Cierre Financiero <u>y iii)</u> la suma de los montos mínimos de los giros modificados - expresados en pesos del Mes de Referencia - sea igual o mayor al setenta y cuatro por ciento (74%) de la suma total de los giros establecidos en la Parte Especial."			
2	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A	Los pronósticos de tráfico para los Aeropuertos El Edén de Armenia y Benito Salas de Neiva, los cuales se encuentran publicados en el cuarto de datos, son que deben ser utilizados para establecer el nivel de servicio? Que confiabilidad tienen estos datos?	20150801 Pronósticos de Tráfico - Armenia Neiva Actualizada	TÉCNICA	Durante la ejecución del contrato para establecer el nivel de servicio y los indicadores de cumplimiento se deberá utilizar los datos reales al momento de la valoración del indicador que lo requiera, No se deben emplear los pronósticos de tráfico del proceso de la adjudicación. Para la Agencia los pronósticos de tráfico publicados dentro del proceso son confiables ya que obedecen a un estudio metodológico y aplicado a la situación concreta

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
					de los aeropuertos objeto del proceso, sin embargo el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.
3	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A	El plan de intervenciones para el Aeropuerto de Neiva, en el numeral 5.2 establece la adecuación del antiguo terminal de pasajeros a terminal de cargas. Así mismo el numeral 5.1 incluye la adecuación normativa sismorresistente del nuevo edificio terminal. Dentro de los planos entregados por la Entidad 3.2 Edificio Terminal. Estado actual y 3.4 Edificio Terminal Fases, no se evidencia diferencia alguna. Es por esto que solicitamos a la Entidad informar si el nuevo edificio terminal del numeral 5.1 es existente al igual que el terminal de carga. Siendo afirmativa la respuesta de la Entidad no habría lugar a nuevas construcciones de Terminales para este Aeropuerto.	Anexo 2.1.2 – Plan de Intervenciones	TÉCNICA	El entendido del observante es correcto, lo mencionado como “Nuevo Edificio Terminal” en el numeral 5.1 del Plan de Intervención de Neiva corresponde al terminal existente. No está previsto en Neiva la construcción de un nuevo terminal de pasajeros. El viejo terminal de pasajeros, que actualmente se emplea como terminal de carga, es el mencionado en el numeral 5.2. Adicionalmente es importante recalcar que los requerido en el numeral 5.1 corresponde a la adecuación del terminal de pasajeros a la norma contraincendios contenida en el Título J de la norma NSR-10. Para el caso del Antiguo Terminal, cuya adecuación es para los servicios de carga, se deberá realizar la valoración y respectiva adecuación a la normativa

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
					sismoresistente, como se indica en el numeral 5.2 y el Anexo 2 Técnico.
4	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A	En cuanto a la nueva torre de control, entendemos que el futuro Concesionario realizará el diseño, construcción e instalación de los equipos asociados a la operación. Sin embargo el suministro y puesta en marcha de los equipos Aeronáuticos son responsabilidad de la Aerocivil. Agradecemos confirmar nuestro entendimiento.	Apéndice 2. Técnico. Numeral 1.2.1.1 – Lado Tierra	TÉCNICA	El entendido del observante es correcto, sin embargo es necesario dejar claro que quien suministra y pone en marcha los equipos es el proveedor de los mismos que contrate la Aerocivil.
5	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A	Dentro de los documentos publicados por la Entidad, no evidenciamos las ubicaciones de las redes de acueducto y alcantarillado de los Aeropuertos, las cuales deben conectarse con las redes de la ciudad. Agradecemos sean publicadas estas redes.	Apéndice 2. Técnico.	TÉCNICA	Para el Aeropuerto de Neiva – Nuevo Terminal, se pueden consultar los planos Planta Hidrosanitarias, contenidos y previamente publicados en el Cuarto de datos en la siguiente dirección:ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos Armenia Neiva VJ-VE-APP-IPB-005-2015/2 INF TECNICA/INVERSIONES/5.i) ESTUDIOS PREVIOS/5.i.4) Planos de referencia/NEIVA/PLANOS_3/PLANOS_PDF_2/. Para el terminal antiguo, que será acondicionado para prestar los servicios de carga, no se tienen planos digitales con la información solicitada. Sin embargo, el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
					considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.
6	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A	Solicitamos a la Entidad establezca las características principales que las subestaciones de las plantas eléctricas deben tener.	Apéndice 2. Técnico. Numeral 3.3.1.2 Subestaciones Eléctricas de los Aeropuertos	TÉCNICA	Se recomienda al observante revisar dentro del apéndice 2 Técnico los numerales 1.2.1, 1.2.2, 2.6.3.6. Subestación de Energía y Planta de Emergencia. Así mismo mediante la búsqueda de la palabra “subestación” o del fragmento “subestac” como los términos “central energética” o “central eléctrica” el observante puede encontrar varios lugares que hacen mención a características o requisitos que aplican a subestación eléctrica o a subestaciones eléctricas.
7	MARIA PIEDAD MURCIA PIRA. CSS Constructores S.A.	El 31 de Marzo del presente año se publicó la Adenda No. 4, la cual establece las fechas para las visitas a los Aeropuertos de la Concesión. Sin embargo, éstas están siendo programadas un mes antes del cierre de la licitación. Sabiendo que la información que puede ser recopilada en las visitas es de suma importancia para el desarrollo del proyecto y ésta puede generar cambios significativos en los cálculos realizados hasta el momento, solicitamos a la Entidad ampliar el plazo de entrega de la licitación en lo máximo permitido.		TÉCNICA	La Entidad ha revisado este aspecto y considera conveniente no modificar el calendario establecido, por consiguiente no se acepta la solicitud.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
8	JAIME PEÑA KOREA AIRPORTS CORPORATION	En el numeral 5.6.5.1. Cipo de Crédito General se indica que el oferente deberá acreditar una certificación de cupo de crédito general por una cuantía no inferior a <i>“QUINCE MIL OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES DE PESOS constantes de 31 de diciembre de 2014 (\$15.824.000.000)”</i> Al respecto ponemos en su conocimiento las siguientes consideraciones: Es nuestro entendimiento que el monto exigido para el cupo de crédito general de los procesos licitatorios de la ANI corresponde a un porcentaje del Equity requerido por el proyecto. A continuación, se muestran los cupos de crédito de los últimos procesos licitatorios de la ANI, donde el porcentaje de estos sobre el Equity es en promedio el 17%. Para el caso de los aeropuertos de Neiva y Armenia, el cupo de crédito exigido representa el 30% del Equity del proyecto, lo cual es una suma muy elevada para el proyecto, lo cual es una suma muy elevada para el proyecto, y muy elevada en comparación con los demás proyectos de la ANI como se indica en la siguiente tabla:		FINANCIERA	El cupo de crédito general no corresponde a un porcentaje estricto de los giros de Equity. Es así, como en los procesos de concesión adelantados por la ANI, también existen proyectos a los cuales se les ha exigido incluso porcentajes superiores a los indicados por el observante, tales como: Cartagena Barraquilla (60%); Girardot - Puerto Salgar (49%); Mulaló-Loboguerrero (46%). De igual forma, es importante mencionar que el mismo porcentaje exigido para un proyecto del modo aeroportuario, correspondió al 76% que es en el caso del Aeropuerto de Barranquilla. En tal sentido, no se acepta su solicitud.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA																																																				
		<table><thead><tr><th>Proyecto</th><th>Cupo de crédito</th><th>Giros de Equity</th><th>% del cupo de crédito sobre el Equity</th></tr></thead><tbody><tr><td>Aeropuertos Armenia - Neiva</td><td>15.824.000.000</td><td>51.976.850.334</td><td>30%</td></tr><tr><td>Puerta de Hierro - Cruz del Viso</td><td>28.958.000.000</td><td>121.643.659.725</td><td>24%</td></tr><tr><td>Bucaramanga Yondó</td><td>113.735.000.000</td><td>493.317.737.484</td><td>23%</td></tr><tr><td>Santana Mocoa Neiva</td><td>93.884.000.000</td><td>443.636.000.000</td><td>21%</td></tr><tr><td>Villavicencio Yopal</td><td>131.409.000.000</td><td>695.807.000.000</td><td>19%</td></tr><tr><td>Pamplona Cúcuta</td><td>64.598.000.000</td><td>394.250.000.000</td><td>16%</td></tr><tr><td>Transversal del Sisga</td><td>32.256.060.000</td><td>197.479.000.000</td><td>16%</td></tr><tr><td>Bucaramanga Pamplona</td><td>35.904.000.000</td><td>248.990.000.000</td><td>14%</td></tr><tr><td>Rumichaca Pasto</td><td>102.370.394.854</td><td>715.934.302.078</td><td>14%</td></tr><tr><td>Autopista Mar 1</td><td>52.392.000.000</td><td>378.076.110.490</td><td>14%</td></tr><tr><td>Popayán Santander de Quilichao</td><td>63.016.305.830</td><td>519.344.346.058</td><td>12%</td></tr><tr><td>Autopista Mar 2</td><td>40.047.000.000</td><td>350.344.679.338</td><td>11%</td></tr></tbody></table> En virtud de lo anterior, amablemente solicitamos que el valor del cupo de crédito sea revisado y se disminuya de forma tal que este calculado de acuerdo con los lineamientos de la ANI en licitaciones de proyectos APP.	Proyecto	Cupo de crédito	Giros de Equity	% del cupo de crédito sobre el Equity	Aeropuertos Armenia - Neiva	15.824.000.000	51.976.850.334	30%	Puerta de Hierro - Cruz del Viso	28.958.000.000	121.643.659.725	24%	Bucaramanga Yondó	113.735.000.000	493.317.737.484	23%	Santana Mocoa Neiva	93.884.000.000	443.636.000.000	21%	Villavicencio Yopal	131.409.000.000	695.807.000.000	19%	Pamplona Cúcuta	64.598.000.000	394.250.000.000	16%	Transversal del Sisga	32.256.060.000	197.479.000.000	16%	Bucaramanga Pamplona	35.904.000.000	248.990.000.000	14%	Rumichaca Pasto	102.370.394.854	715.934.302.078	14%	Autopista Mar 1	52.392.000.000	378.076.110.490	14%	Popayán Santander de Quilichao	63.016.305.830	519.344.346.058	12%	Autopista Mar 2	40.047.000.000	350.344.679.338	11%			
Proyecto	Cupo de crédito	Giros de Equity	% del cupo de crédito sobre el Equity																																																						
Aeropuertos Armenia - Neiva	15.824.000.000	51.976.850.334	30%																																																						
Puerta de Hierro - Cruz del Viso	28.958.000.000	121.643.659.725	24%																																																						
Bucaramanga Yondó	113.735.000.000	493.317.737.484	23%																																																						
Santana Mocoa Neiva	93.884.000.000	443.636.000.000	21%																																																						
Villavicencio Yopal	131.409.000.000	695.807.000.000	19%																																																						
Pamplona Cúcuta	64.598.000.000	394.250.000.000	16%																																																						
Transversal del Sisga	32.256.060.000	197.479.000.000	16%																																																						
Bucaramanga Pamplona	35.904.000.000	248.990.000.000	14%																																																						
Rumichaca Pasto	102.370.394.854	715.934.302.078	14%																																																						
Autopista Mar 1	52.392.000.000	378.076.110.490	14%																																																						
Popayán Santander de Quilichao	63.016.305.830	519.344.346.058	12%																																																						
Autopista Mar 2	40.047.000.000	350.344.679.338	11%																																																						
9	JULIA RENDON Departamento de Licitaciones	Por medio de la presente, ponemos a su consideración las siguientes observaciones al Pliego de Condiciones Definitivos del proceso de la referencia: 1. CUPO DE CRÉDITO En el numeral 5.6.5.1. <i>Cupo de Crédito General</i> se indica que el oferente deberá acreditar una certificación de cupo de crédito general por una cuantía no inferior a “QUINCE MIL OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES DE PESOS Constantes de 31 de diciembre de 2014 (\$15.824.000.000)”, lo que corresponde a un 30% sobre el Equity del proyecto de la referencia. Por lo cual, solicitamos que el valor del cupo de crédito sea revisado y se disminuya de forma tal que esté calculado de		FINANCIERA	El cupo de crédito general no corresponde a un porcentaje estricto de los giros de Equity. Es así, como en los procesos de concesión adelantados por la ANI, también existen proyectos a los cuales se les ha exigido incluso porcentajes superiores a los indicados por el observante, tales como: Cartagena Barraquilla (60%); Girardot - Puerto Salgar (49%); Mulaló-Loboguerrero (46%). De igual forma, es importante mencionar que el mismo porcentaje exigido para un proyecto del modo aeroportuario, correspondió al 76% que es en el caso																																																				

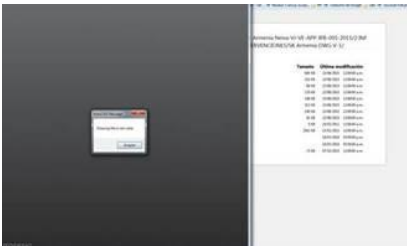
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA																																																
		acuerdo con los lineamientos de la ANI en licitaciones de proyectos APP que se han presentado hasta la fecha. <table><tr><th></th><th>Cupo de Crédito</th><th>Giros de Equity</th><th>% del Cupo de Crédito sobre el Equity</th></tr><tr><td>Bucaramanga - Yondó</td><td>113.735.000.000</td><td>93.317.737.484</td><td>23%</td></tr><tr><td>Autopista - Mari</td><td>52.392.000.000</td><td>78.076.110.490</td><td>14%</td></tr><tr><td>Autopista - Mari</td><td>40.047.000.000</td><td>50.344.679.338</td><td>11%</td></tr><tr><td>Rio Magdalena</td><td>83.328.000.000</td><td>20.893.397.219</td><td>20%</td></tr><tr><td>Conexión Pacífico</td><td>59.443.000.000</td><td>83.092.675.873</td><td>12%</td></tr><tr><td>Conexión Pacífico</td><td>48.954.000.000</td><td>77.400.349.681</td><td>18%</td></tr><tr><td>Puerta del Hierro - Cruz del Viento</td><td>28.958.000.000</td><td>21.643.659.725</td><td>24%</td></tr><tr><td>Rumichaca - Pasto</td><td>102.370.394.854</td><td>15.934.302.078</td><td>14%</td></tr><tr><td>Santana - Mocoa - Neiva</td><td>93.884.000.000</td><td>43.636.000.000</td><td>21%</td></tr><tr><td>Bucaramanga - Pamplona</td><td>79.372.000.000</td><td>48.900.000.000</td><td>32%</td></tr><tr><td>Pamplona - Cúcuta</td><td>64.598.000.000</td><td>94.250.000.000</td><td>16%</td></tr></table>		Cupo de Crédito	Giros de Equity	% del Cupo de Crédito sobre el Equity	Bucaramanga - Yondó	113.735.000.000	93.317.737.484	23%	Autopista - Mari	52.392.000.000	78.076.110.490	14%	Autopista - Mari	40.047.000.000	50.344.679.338	11%	Rio Magdalena	83.328.000.000	20.893.397.219	20%	Conexión Pacífico	59.443.000.000	83.092.675.873	12%	Conexión Pacífico	48.954.000.000	77.400.349.681	18%	Puerta del Hierro - Cruz del Viento	28.958.000.000	21.643.659.725	24%	Rumichaca - Pasto	102.370.394.854	15.934.302.078	14%	Santana - Mocoa - Neiva	93.884.000.000	43.636.000.000	21%	Bucaramanga - Pamplona	79.372.000.000	48.900.000.000	32%	Pamplona - Cúcuta	64.598.000.000	94.250.000.000	16%			del Aeropuerto de Barranquilla. En tal sentido, no se acepta su solicitud.
	Cupo de Crédito	Giros de Equity	% del Cupo de Crédito sobre el Equity																																																		
Bucaramanga - Yondó	113.735.000.000	93.317.737.484	23%																																																		
Autopista - Mari	52.392.000.000	78.076.110.490	14%																																																		
Autopista - Mari	40.047.000.000	50.344.679.338	11%																																																		
Rio Magdalena	83.328.000.000	20.893.397.219	20%																																																		
Conexión Pacífico	59.443.000.000	83.092.675.873	12%																																																		
Conexión Pacífico	48.954.000.000	77.400.349.681	18%																																																		
Puerta del Hierro - Cruz del Viento	28.958.000.000	21.643.659.725	24%																																																		
Rumichaca - Pasto	102.370.394.854	15.934.302.078	14%																																																		
Santana - Mocoa - Neiva	93.884.000.000	43.636.000.000	21%																																																		
Bucaramanga - Pamplona	79.372.000.000	48.900.000.000	32%																																																		
Pamplona - Cúcuta	64.598.000.000	94.250.000.000	16%																																																		
10	JULIA RENDON Departamento de Licitaciones	2. MODELO FINANCIERO Realizando un análisis al modelo financiero de la propuesta y para lograr una mayor participación de proponentes con un beneficio mutuo tanto para la entidad como para el concesionario, le solicitamos a la ANI, que en el CAPÍTULO 4 ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRARO, numeral 4.4 del Apéndice 1 sólo sea exigible lo siguiente: 4.4 Giros de Equity. a) El Concesionario deberá financiar la ejecución del Proyecto, entre otros, con Giros de Equity. Para tales efectos, el Concesionario deberá girar como mínimo a la Cuenta Proyecto los siguientes valores, definidos en Pesos		FINANCIERA	Después de evaluada su solicitud, la entidad informa que mediante la adenda 6 se realizaron los cambios que la entidad considera pertinentes.																																																

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA																											
		constantes del 31 diciembre de 2014, dentro de los plazos que a continuación se establecen: <table> <tr> <th>Giros</th> <th>Monto mínimo Pesos constantes del 31 de diciembre de 2014</th> <th>Fecha máxima del Aporte</th> </tr> <tr> <td>Giro 1</td> <td>\$7.516.367.881</td> <td>Fecha de constitución del Patrimonio Autónomo</td> </tr> <tr> <td>Giro 2</td> <td>\$7.516.367.881</td> <td>Mes 6</td> </tr> <tr> <td>Giro 3</td> <td>\$6.672.734.026</td> <td>Mes 12</td> </tr> <tr> <td>Giro 4</td> <td>\$6.672.734.026</td> <td>Mes 18</td> </tr> <tr> <td>Giro 5</td> <td>\$6.170.565.076</td> <td>Mes 24</td> </tr> <tr> <td>Giro 6</td> <td>\$6.170.565.076</td> <td>Mes 30</td> </tr> <tr> <td>Giro 7</td> <td>\$5.628.758.184</td> <td>Mes 36</td> </tr> <tr> <td>Giro 8</td> <td>\$5.628.758.184</td> <td>Mes 42</td> </tr> </table> “Las fechas máximas y montos mínimos de los Giros indicados en la tabla anterior podrán ser modificados, siempre que: i) dicho cambio sea autorizado expresamente por los Prestamistas y ii) se acredite tal autorización expresa en los documentos del Cierre Financiero”. Esperamos que consideren las solicitudes realizadas, quedando a la espera de su respuesta	Giros	Monto mínimo Pesos constantes del 31 de diciembre de 2014	Fecha máxima del Aporte	Giro 1	\$7.516.367.881	Fecha de constitución del Patrimonio Autónomo	Giro 2	\$7.516.367.881	Mes 6	Giro 3	\$6.672.734.026	Mes 12	Giro 4	\$6.672.734.026	Mes 18	Giro 5	\$6.170.565.076	Mes 24	Giro 6	\$6.170.565.076	Mes 30	Giro 7	\$5.628.758.184	Mes 36	Giro 8	\$5.628.758.184	Mes 42			
Giros	Monto mínimo Pesos constantes del 31 de diciembre de 2014	Fecha máxima del Aporte																														
Giro 1	\$7.516.367.881	Fecha de constitución del Patrimonio Autónomo																														
Giro 2	\$7.516.367.881	Mes 6																														
Giro 3	\$6.672.734.026	Mes 12																														
Giro 4	\$6.672.734.026	Mes 18																														
Giro 5	\$6.170.565.076	Mes 24																														
Giro 6	\$6.170.565.076	Mes 30																														
Giro 7	\$5.628.758.184	Mes 36																														
Giro 8	\$5.628.758.184	Mes 42																														
11	CSS Constructores S.A.	Solicitamos a la Entidad publicar nuevamente el archivo: 12P096_2.0_SKAR_CV_TopAct_r00, ubicado en la carpeta SK Armenia DWG V1, dado que al intentar abrirlo aparece la siguiente ventana:		TÉCNICA	Atendiendo la observación desde el pasado jueves 21 de Abril se colocó en el Cuarto de Datos del Proceso un nuevo archivo del archivo solicitado, que se puede consultar en ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos Armenia																											

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
					Neiva VJ-VE-APP-IPB-005-2015/2 INF TECNICA/INVERSIONES/5.d) PLANOS INTERVENCIONES/SK Armenia DWG V-1/ con el nombre: 12P096_2.0_SKAR_CV_TopAct_r00 – V1. Dwg.
12	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	En aras de la transparencia y de que los usuarios puedan realizar un control, sugerimos que entre las obligaciones del concesionario se encuentren las de publicar en su página web: 1.1.Sus ingresos y egresos según las cuentas descritas en el contrato (ingresos regulados, no regulados, etc). 1.2. El resultado de los indicadores de cumplimiento. Lo anterior, para que los usuarios puedan verificar el cumplimiento de los mismos. 1.3.Cualquier CONTRATO EPC y CONTRATO DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO cuya cifra supere los 100 millones de pesos al año (a precios de diciembre de 2014). Lo anterior, para casos como el de la red de hidrantes en el aeropuerto de Bogotá, donde bajo condiciones de confidencialidad, no se conoce condiciones del contrato de la construcción, operación y mantenimiento, elementos bajo los cuales se generan la tarifa. 1.4. Debe haber un procedimiento claro y reglamentado para la creación de un cobro que no se encuentre regulado por parte de quien resulte elegido como concesionario. En este procedimiento se debe		TECNICA-JURIDICA	En la sección 11.9 x) del Contrato Parte General se le impone al Concesionario publicar en un portal de Internet información relacionada con su situación y el avance del proyecto, dentro de una política de gobierno corporativo y de transparencia. Por favor revisar dicha sección del contrato.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		permitir la participación de quienes al final, serán quienes asuman el pago del mismo, es decir, de los pasajeros y las aerolíneas.			
13	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	El numeral 3.1.f Retribución del Concesionario indica que: "En el caso en que el Concesionario cobre una tarifa superior a la autorizada en este Contrato, que corresponde a la prevista en la Resolución de Tarifas emitida por la Aerocivil, además de las multas que de acuerdo con la Parte Especial se causen, el Concesionario deberá consignar el valor cobrado en exceso, en la Subcuenta Excedentes ANI". Comentario: el valor pagado en exceso deberá reintegrarse al usuario que realizó el pago reconociendo una tasa de interés igual a la más alta del mercado. La restitución del pago, sumado al pago de los intereses genera incentivos para que el concesionario realice cobros precisos.		JURIDICA	El contrato parte general, es el documento contractual en el cual se definen las obligaciones entre las partes, en este caso el concesionario y la Agencia, por lo que en la Sección 3.1 (f), se establece que los cobros de tarifas superiores a la establecida en la resolución de tarifas de la Aerocivil, se deberá consignar en la subcuenta excedentes ANI, la cual no pertenece al Concesionario, por lo tanto, no se genera ningún incentivo para que cobre tarifas superiores a las establecidas.
14	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	En el numeral 3.4 Servicios no Asociados a Ingresos Regulados "En el caso en que existiere un nuevo servicio que el Concesionario considere que no está dentro de los Servicios no Asociados a Ingresos regulados señalados en el Apéndice 2 - Técnico, que es útil y conveniente su prestación a los usuarios de los Aeropuertos, y sobre el cual pretenda cobrar cualquier tipo de contraprestación a los usuarios de dicho servicio, se procederá de la siguiente manera "		TECNICA	La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo consignado en el numeral 3.4 b) de la Parte General respecto del procedimiento para la determinación de los nuevos servicios que el Concesionario considere que no están dentro de los Servicios no Asociados a Ingresos regulados, por considerarlos que corresponden con la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		Comentario: sugerimos adicionar a tal procedimiento el siguiente texto "cualquier nuevo servicio será consultado con los usuarios. El concesionario brindará suficiente información a los usuarios para comprender los cambios propuestos, incluyendo cambios tarifarios, y que los puntos de vista de los usuarios sean tenidos en cuenta. Las consultas deben apuntar, siempre que sea posible, a alcanzar un acuerdo entre los usuarios y el concesionario. En caso que no sea posible llegar a un acuerdo, la ANI decidirá sobre la necesidad o no, de la prestación del servicio".			normatividad aplicable dentro del contrato de concesión. Además, considera que para un usuario de los servicios que presta un concesionario, existen escenarios legales fuera de la regulación que pueda tener un contrato de concesión, para solicitar reparación por la violación a sus derechos si así lo considera. Por lo tanto no procede la observación.
15	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	Sugerimos se agregue en el numeral el siguiente articulado "Imposibilidad de realizar cobros por actividades que hacen parte de un servicio reconocido en este contrato" Teniendo en cuenta que en algunas concesiones han pretendido partir un servicio en una serie actividades, de donde por cada actividad cobra una tarifa o contraprestación, sugerimos agregar este numeral lo siguiente: "no se considerarán como servicios nuevos, aquellos que hagan parte de las actividades necesarias para suministrar un servicio final. En este sentido, cualquier actividad que sea parte de la prestación final del servicio, se entiende que está dentro de la cadena de este servicio y no es necesario reconocer una contraprestación adicional".		TECNICA	La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo consignado en el numeral 3.4 de la Parte General respecto a los Servicios no Asociados a Ingresos regulados, por considerar que allí defines los actores y sus competencias para determinar los nuevos servicios no asociados a ingresos regulados y su conformación. Por lo tanto no procede la observación.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
16	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	En el numeral 11.8. Contratos de arrendamiento se indica que "En la ejecución de contratos de arrendamiento y en la celebración de contratos de arrendamiento nuevos sobre bienes de los Aeropuertos el Concesionario deberá observar las previsiones indicadas en los literales siguientes. iii) Para los contratos de arrendamiento, una estipulación respecto de la obligación del arrendatario de pagar el impuesto predial y valorización correspondiente al inmueble arrendado" Comentario: Este es un impuesto que recae sobre la propiedad y por ello es el propietario el responsable de tal obligación. Por ello, es inconstitucional pretender que un impuesto que se deriva del derecho real de propiedad sea asumido por los arrendatarios. Por lo anterior, solicitamos eliminar el texto referido al numeral iii.		JURIDICA	De acuerdo al comentario realizado, si bien en principio la obligación de pago de impuestos recae sobre el propietario del inmueble, y que para este caso es la AEROCIVIL, es relevante decir, que por mandato legal (Decreto 4165 de 2011) la ANI toma la calidad de concedente en los procesos de APP para el desarrollo de los proyectos aeroportuarios, es por esto, que en virtud al principio del "<i>Pacta sunt servanda</i>" se acuerda en el contrato de concesión, la obligación del pago de esta carga tributaria al Concesionario, el cual se deberá hacer cargo por el término de la concesión, según lo dispuesto en la Sección 11.8. Así mismo, el observante expresa la inconstitucional de lo pactado, sin embargo, en el comentario no se enuncia la norma violentada, y de la revisión legal realizada no se puede establecer que exista tal inconstitucionalidad. Por lo cual su observación no es procedente.
17	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte	En el numeral 6.1.10 se establece que "La tarifa o tasa máxima de referencia respecto de los otros Servicios No Asociado a los Ingresos Regulados, que se encuentren definidos en el Apéndice 2 - Técnico y en el Contrato, será el valor del promedio ponderado, de acuerdo con los pasajeros, de las tarifas que se cobran en los siguientes aeropuertos concesionados: (i) Aeropuerto Rafael Núñez de		TECNICA	La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y considera pertinente mantener lo consignado en el numeral 6.1.10 de la Parte General, por considerar que la metodología propuesta obedece a las necesidades

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA														
	Aéreo en Colombia	Cartagena (SKCG), (ii) Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta (SKSM), y (iii) Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga (SKBG). El valor de referencia se calculará con la siguiente fórmula: $T_{INR} = \frac{T_{CNR-SKCG} * P_{SKCG} + T_{CNR-SKSM} * P_{SKSM} + T_{CNR-SKBG} * P_{SKBG}}{P_{SKCG} + P_{SKSM} + P_{SKBG}}$ Donde: <table><tr><td>T_{INR}</td><td>Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.</td></tr><tr><td>T_{CNR-SKCG}</td><td>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKCG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKCG.</td></tr><tr><td>P_{SKCG}</td><td>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKCG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</td></tr><tr><td>T_{CNR-SKSM}</td><td>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKSM por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKSM.</td></tr><tr><td>P_{SKSM}</td><td>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKSM en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</td></tr><tr><td>T_{CNR-SKBG}</td><td>Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKBG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKBG.</td></tr><tr><td>P_{SKBG}</td><td>Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKBG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.</td></tr></table> Comentario: Siguiendo criterios de competitividad, en donde esté aeropuerto debe buscar ser más competitivo que otros. Sugerimos que la tasa máxima para los aeropuertos de Armenia y Neiva sea la menor tasa establecida entre los aeropuertos de Cartagena, Santa marta y Bucaramanga. En tal sentido, la formula sugerida es: $Tr_{NR} = \min(Tr_{NR-SKCG}, Tr_{NR-SKSM}, Tr_{NR-SKCG}, Tr_{NR-SKBG})$	T _{INR}	Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.	T _{CNR-SKCG}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKCG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKCG.	P _{SKCG}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKCG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.	T _{CNR-SKSM}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKSM por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKSM.	P _{SKSM}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKSM en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.	T _{CNR-SKBG}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKBG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKBG.	P _{SKBG}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKBG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.			propias del contrato de concesión. Por lo tanto no procede la observación. Adicionalmente, se han seleccionado los aeropuertos de Cartagena, Santa Marta y Bucaramanga para determinar el valor promedio ponderado del valor de la tasa máxima de los servicios no asociados a los ingresos regulados, por considerarlos como aeropuertos que en la actualidad reflejan en varios aspectos el nivel de servicios que se busca tener en los aeropuertos del proceso.
T _{INR}	Tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados en el Día Calendario correspondiente a la aplicación de la Multa.																		
T _{CNR-SKCG}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKCG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKCG.																		
P _{SKCG}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKCG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.																		
T _{CNR-SKSM}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKSM por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKSM.																		
P _{SKSM}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKSM en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.																		
T _{CNR-SKBG}	Tarifa o tasa efectivamente cobrada por el Concesionario de SKBG por el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados, en el mes inmediatamente anterior calendario correspondiente a la aplicación de la Multa. Este valor será certificado por la Aerocivil o quien haga las veces de Interventor o Supervisor del Contrato de Concesión de SKBG.																		
P _{SKBG}	Número de pasajeros, nacionales e internacionales, movilizados en SKBG en el año inmediatamente anterior respecto del cual se realiza el cálculo.																		

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		De lo contario se estaría promediando tasas que al compararse con otros destinos nacionales e internacionales son poco competitivas. Por otro lado, nos permitimos consultarle a la Agencia ¿cuáles fueron los criterios para la selección de estos aeropuertos como referencias para las tarifas de los servicios asociados a los ingresos no regulados?			
18	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	En el numeral 3.3.2 Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados se establece: "Los Servicios no Asociados a los Ingresos Regulados se listan de manera no taxativa en esta sección junto con las condiciones mínimas que deberá cumplir el Concesionario para su prestación. Así mismo, en el Apéndice I. Especial se establece la contraprestación que recibirá el Concesionario por la prestación de cada uno de ellos. En caso de no establecerse contraprestación específica para alguno de los Servicios No Asociados a los Ingresos Regulados, se entenderá que el Concesionario podrá fijarla de acuerdo con las normas de libre mercado". Comentario: Teniendo en cuenta que un aeropuerto es un monopolio natural, éste podría abusar de su posición de dominio y podría establecer altas tarifas sin tener relación con el nivel de servicio, generando de este modo barreras a la competitividad del aeropuerto.		TECNICA JURIDICA	Consideramos que el comentario no es procedente, toda vez, que la sección 3.4 del contrato, establece que el concesionario deberá abstenerse de realizar cobro alguno de los servicios no asociados a ingresos regulados, y en el evento de surgir nuevos servicios que el concesionario considere que no están dentro de los servicios no asociados a ingresos no regulados, la sección 3.4 (b) especifica el trámite que se deberá realizar, con el fin de que sean aprobados por la ANI, previo concepto de la Interventoría, para garantizar que los mismos se ajusten a lo establecido en el contrato. Con respecto a la última observación, deben tener en cuenta que los ingresos regulados establecidos en el contrato, tienen su respectiva resolución de tarifas por lo cual no se podrá fijar la de otro contrato (Aeropuerto) diferente.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		Adicionalmente, en la Resolución de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) número 76724 de 2014, se indicó que para la SIC un concesionario aeroportuario incurre en prácticas, procedimientos o sistemas tendientes a fijar precios inequitativos cuando no atiende a criterios económicos o financieros que justifiquen el monto del cargo de cara a las inversiones que requiere la concesión y a la remuneración esperada del contrato. Es decir, el concesionario puede fijar el precio de los cargos que no son servicios ni tampoco tiene una contraprestación tangible para quien deba soportarlos, pero deberá tener en cuenta para ello las condiciones de libre mercado. En esta misma resolución solicita a la ANI a regular todos los cargos asociados directamente a la prestación de un servicio público de transporte aéreo. Por lo anterior, sugerimos, que el concesionario fije las tarifas con criterios de competitividad entre otros aeropuertos y niveles de servicio. Adicionalmente, consideramos útil un concepto previo de la SIC para establecer el precio de estos servicios, lo anterior bajo la competencia que le da el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 relacionado con la abogada de la competencia. Así mismo, para generar competencia entre los servicios necesarios para la operación del aeropuerto, es necesaria la pluralidad de oferentes, y las relaciones contractuales entre el concesionario y los oferentes, sea pública, con objeto de que los usuarios puedan identificar			

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		contraprestaciones o tarifas desproporcionales que impidan la competitividad o que no relacionen un nivel de servicio. Por lo anterior, sugerimos en primera medida, que el aeropuerto propenda siempre porque existan pluralidad de oferentes. Como segunda medida, sugerimos que los contratos que superen los \$100 millones de pesos (de diciembre de 2014) sean publicados en la página web del aeropuerto. Como tercer punto, cuando técnicamente ó por razones de mercado, sólo sea posible un oferente del servicio, la elección del proveedor debe realizarse a través de una licitación pública, en donde se seleccionará al oferente del servicio que ofrezca el mejor precio al consumidor final, aclarando que las aerolíneas pueden ser consumidores finales de los servicios prestados dentro del aeropuerto. Para finalizar, sugerimos que las tarifas de los ingresos regulados se rijan por lo establecido en el numeral 6.1.10 del Apéndice 1. Es decir, el valor mínimo cobrado por tal servicio entre los aeropuertos de Cartagena, Bucaramanga y Santa Marta. En caso que un aeropuerto no cobre tasa por aquel servicio, la tarifa deberá ser igual a cero. La fórmula sugerida para tal efecto, sería la siguiente: $T_{NR} = \min(T_{NR-SKCG}, T_{NR-SKSM}, T_{NR-SKCG}, T_{NR-SKBG})$			

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		Por otro lado, es importante indicar que algunos concesionarios para garantizar el pago de sus servicios, han optado por cobrar garantías en dinero sin reconocer ninguna tasa de interés a los operadores aéreos, devolviendo los montos aportados sólo en caso que la aerolínea deje de operar. Esto es una importante barrera para la entrada de nuevas aerolíneas y con ello fomentar la competencia y el tráfico de pasajeros. Por lo anterior, sugerimos incluir que "el operador aeroportuario no podrá realizar cobros en dinero como garantía del pago por los servicios ofrecidos a las empresas de transporte aéreo. No obstante lo anterior, podrá exigir la constitución de pólizas de seguro para el cumplimiento de tales obligaciones".			
19	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	Acuerdos de niveles de servicio: Consideramos importante que el concesionario ó los proveedores de servicios asociados a los ingresos no regulados estén en la obligación de celebrar Acuerdos de Niveles de Servicio con cada una de las aerolíneas que opera en los Aeropuertos.		TECNICA	La observación no es procedente dentro del marco de este proceso de contrato de concesión entre ANI y Concesionario, debido a que no puede generar obligaciones hacia terceros que están fuera del contrato de concesión de infraestructura y servicios aeroportuarios.
20	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	En el numeral 3.3.2.1 se establece la Remuneración por la Explotación de Áreas para Aerolíneas de Pasajeros, donde se indica que: "el precio base de cálculo para la compensación debida por las aerolíneas de Pasajeros al Concesionario por el uso de áreas disponibles en cada uno de los Aeropuertos, será calculado con base en el promedio simple del avalúo comercial que sea efectuado por la		TECNICA	El Observante debe comprender que este contrato traslada todo el riesgo comercial al privado, llámese Concesionario y que esta variable influye de manera determinante en los ingresos que obtenga, ingresos que son producto de servicios de ingresos regulados y otros de ingresos no regulados. Para el caso de los ingresos no regulados estos dependen en un alto % de los valores de las tarifas que fije el concesionario, este debe ser

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		Lonja de Propiedad Raíz de cada Aeropuerto, respecto del valor por arrendamiento del metro cuadrado con destinación comercial en el área de mayor valorización de los municipios a los cuales sirven cada uno de los Aeropuertos. Estos avalúes deberán ser contratados por el Concesionario en desarrollo de las actividades previas en los plazos definidos en Contrato. Comentario: sugerimos que se agregue a este numeral el siguiente texto "el valor de los arrendamientos respecto del que venía cobrando el aeropuerto anterior a la concesión podrá crecer máximo un 25% anual hasta ajustar el valor del contrato al avalúo comercial". Lo anterior, con objeto de evitar crecimientos inusitados en los arrendamientos, que impactan la competitividad del mismo.			cuidadoso al momento de determinar la tarifa para que no “ayunte” o “espanté” a su cliente, llámese aerolínea, agentes de carga, taxistas, etc. En este sentido, la Entidad no ve conveniente la propuesta del observante.
21	Gilberto Salcedo Asociación del Transporte Aéreo en Colombia	Comentarios al Apéndice 3 - Indicadores de Niveles de Servicio Sugerimos incluir los siguientes indicadores: 1 Eventos relacionados con peligro aviario: teniendo en cuenta que la responsabilidad de la gestión de riesgo para el control del peligro aviario y fauna está en cabeza del aeropuerto, este indicador cuantificaría el número de eventos en los que una aeronave se vea afectada por tales hechos. - Nivel de cumplimiento <=0 - Unidad de medida : #de eventos/ mes.		TECNICA	La Entidad considera que frente a la propuesta del indicador relacionado con peligro aviario, el método de supervisión no es garante de que un evento en particular haya sido producido en el área del espacio aéreo específica del aeropuerto. Frente al relacionado con el tiempo de espera para que a una aeronave se le asigne una posición de parqueo, este asunto ya está contemplado en el indicador NS 14 – Mejora de la Capacidad del Campo de Vuelo (Área de Movimientos). Para los comentarios 3 y 4, al Entidad considera que lo determinado en el Apéndice 3 Indicadores de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		- Deducción: en caso en que se presente al menos un evento en donde una aeronave se vea afectada como consecuencia de aves o fauna. - Método de supervisión: encuesta a las aerolíneas. - Muestra: una vez al mes. 2 Tiempo de espera para que a una aeronave se le asigne una posición: para aumentar la calidad y la eficiencia del servicio del aeropuerto, es importante la asignación oportuna de las posiciones. En tal sentido, sugerimos crear un indicador que mida el tiempo que debe esperar una aeronave en taxeo para que se le sea asignado una posición. - Nivel de cumplimiento:< 4 minutos/ por operación. - Unidad de medida: minutos en espera. - Deducción: en caso que una aeronave espere más de 4 minutos para la asignación de una posición. - Método de supervisión: ATC y encuesta a las aerolíneas. - Muestra: diaria. 3 Encuesta de satisfacción a los operadores aéreos: sugerimos incluir una encuesta similar a la de los pasajeros que busque identificar la percepción de niveles de calidad, eficiencia, transparencia de los servicios que presta el aeropuerto y los servicios de navegación aérea			Cumplimiento obedece a las necesidades propias del contrato de concesión, por lo tanto no se aceptan las observaciones.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
		dirigida especialmente a las aerolíneas, las cuales son usuarias de los servicios aeroportuarios. 4 Por otro lado, sugerimos modificar el indicador de ingresos no regulados sobre el total de ingresos. Esta relación debería ser mayor al 15%. Sugerimos excluir de tal indicador, los ingresos no regulados relacionados con actividades aeronáuticas, tales como catering (alimentos a bordo), entre otros. En este sentido, los ingresos no regulados incluidos en este indicador son aquellos que provienen de las actividades no aeronáuticas, tales como arriendos dedicados a la actividad comercial, ingresos generados por publicidad, etc. Lo anterior, teniendo en cuenta que el considerar todos los ingresos no regulados, podría generar presiones para que el concesionario genere innecesariamente formas nuevas para aumentar los costos de los servicios relacionados con el transporte aéreo. Al mismo tiempo, creemos que este indicador no debería ser una relación, sino una meta de crecimiento anual. Finalmente, agradecemos el espacio que brinda la ANI para la participación ciudadana en esta etapa del proceso precontractual y estaremos atentos a ampliar o adicionar cualquier punto referido en esta comunicación.			

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
22	CSS CONSTRUCTOR ES S.A.	Agradecemos que la Entidad publique la topografía o cartografía de los aeropuertos, ya que los planos publicados por la entidad son plantas en 2D sin cotas. Estos planos son de gran ayuda ya que pueden guiar al proponente en cuantificar el volumen de movimientos de tierras actividad significativa en este proceso.		TECNICA	La Entidad no tiene la información que solicita el observante, ya que esta no fue suministrada durante la estructuración del proceso por la Aerocivil. No obstante, el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.
23	CSS CONSTRUCTOR ES S.A.	Una vez realizada la revisión de los planos en AutoCad publicados por la Entidad, vemos que algunas áreas no coinciden con lo estipulado por la Entidad en los planes de intervenciones. Para realizar los respectivos análisis debemos basarnos en las cantidades que nos resultas de nuestras propias mediciones? Agradecemos confirmar nuestro entendimiento.		TECNICA	Con ya se les ha comunicado a los proponentes en anteriores matrices de observaciones, la Entidad recalca que los Planos de las Intervenciones son esquemas referenciales de lo que sería el resultado de las intervenciones, por lo tanto las medidas de los planos pueden variar con respecto a las cantidades de los anexos 2.1.1 y 2.1.2 llamados Plan de Intervenciones SK Armenia y Sk Neiva respectivamente. Sin embargo, el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.
24	CSS CONSTRUCTOR ES S.A.	Solicitamos a la Entidad aclarar cómo serían los desembolsos teniendo en cuenta que el alcance del proyecto contempla las intervenciones de 2 aeropuertos y puede presentarse discrepancias de tiempos en las entregas de infraestructura así como en el cumplimiento de indicadores.		FINANCIERA	De acuerdo con lo establecido en el numeral 4.7.3 Cuenta ANI se establece que: Los recursos sólo se podrán trasladar a las subcuentas respectivas una vez el concesionario cumpla con lo establecido en los términos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACION REALIZADA	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	RESPUESTA AGENCIA
					del contrato de concesión (con respecto a intervenciones e indicadores). Lo anterior significa que, el concesionario deberá cumplir a cabalidad con los requisitos de intervenciones e indicadores para los 2 aeropuertos, de acuerdo con lo regulado en el contrato y sus apéndices, para proceder al respectivo giro de los recursos. Adicionalmente, el Apéndice Parte Especial determina la retribución del concesionario por sus servicios en función de los porcentajes de Deducción por incumplimiento de los indicadores y los cuales son definidos en el Apéndice 3 - Indicadores de Cumplimiento de manera independiente por aeropuerto.

Proyectó Aspectos técnicos: Bernardo Bonilla / Gerencia Aeroportuaria / Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó Aspectos Técnicos: Carlos Laspriella / Gerente Aeroportuario / Vicepresidencia de Estructuración
 Camilo Andrés Jaramillo / Vicepresidente de Estructuración
 Proyectó Aspectos Jurídicos: David Eduardo Tautiva / Abogado / Gerencia Jurídica de Estructuración / Vicepresidencia Jurídica
 Revisó Aspectos Jurídicos: Diego Andrés Beltrán / Gerente Jurídico de Estructuración / Vicepresidencia Jurídica
 Juan Manuel Aza / Asesor / Vicepresidencia Jurídica
 Alfredo Bocanegra Varón / Vicepresidente Jurídico
 Proyectó Aspectos Garantías: Luis Angel Carmona / Contratista / Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó y Proyectó Aspectos Garantías Ivan Mauricio Fierro / Gerente de Proyectos / Vicepresidencia de Estructuración-
 Proyectó aspectos financieros: Kely Jhojanna Martin Alvarado / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración
 Omar Cervantes De Los Rios/ Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración
 Revisó Aspectos Financieros: Andrés Alberto Hernández Florián / Gerente Financiero / Vicepresidencia de Estructuración

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCOP-F-006
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	Versión: 001
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	Fecha: 31/07/2015