

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Bogotá, D.C., 12 de diciembre de 2015

Señores

Agencia Nacional de Infraestructura

Vicepresidencia Jurídica

Gerencia de Contratación

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4. Piso 2

Bogotá D.C., Colombia

Email: vjvecm0102016@ani.gov.co

Referencia: Observaciones al informe de
evaluación del Concurso de Méritos
Abierto No. VJ-VE-010-2016

Respetados señores,

Dentro del término dispuesto para el efecto en el pliego de condiciones, a continuación nos permitimos presentar las observaciones de la UNIÓN TEMPORAL DELOITTE – SENER- DURÁN & OSORIO – IVICSA al informe de evaluación publicado por la ANI el día 6 de diciembre.

Para tales efectos, a continuación nos referiremos a las observaciones que la presente Unión Temporal tiene sobre la evaluación de las demás propuestas entregadas en el proceso, en el orden de entrega de las mismas.

1 Observaciones a la UT Dorado 2 (Mott MacDonald – Aertec – C&M)

1.1 Certificado de existencia y representación legal de Mott MacDonald: Apostilla

La existencia y representación de la sociedad Mott McDonald Limited pretende ser acreditada mediante el documento que obra a folio 24 de la propuesta, el cual ha sido expedido por Companies House, entidad encargada del registro de sociedades en Inglaterra y Gales.

Dicho documento corresponde a un documento público el cual no se encuentra apostillado.

En efecto, la apostilla que aparece a folio 26 corresponde a un documento notarial suscrito por Charles Ekeng Henshaw, el cual fue emitido en castellano y aparece a folio 23 de la propuesta. Como puede apreciarse en dicho documento notarial, la certificación que hace el notario no corresponde al certificado emitido por Companies House, sino a un documento suscrito por Joanna Maria Field en su calidad de secretaria de la sociedad. Dicho documento no aparece en la propuesta.

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente se solicita a la ANI requerir el documento de registro de Mott MacDonald debidamente apostillado.

1.2 Relación Aertec – CEMOSA

De conformidad con lo señalado en el certificado del registro mercantil de Málaga (España) que obra a folio 81 de la propuesta, entre los socios fundadores de Aerotec Ingeniería y Desarrollos (hoy Aertec Solutions S.L) se encuentra la sociedad “Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra – CEMOSA”. De acuerdo con lo señalado en la primera inscripción del citado certificado, CEMOSA habría sido el accionista mayoritario de Aerotec al momento de su constitución, y por lo tanto Aerotec habría estado sometida al control de CEMOSA.

Puesto que CEMOSA hace parte del proponente número 3 “Unión Temporal CPP Dorado II”, solicitamos comedidamente que la ANI solicite al proponente aclarar si aún existe alguna relación de naturaleza societaria entre CEMOSA y AERTEC o entre la primera y la sociedad controlante de la segunda o alguna de sus filiales. Lo anterior, en atención a lo previsto en el penúltimo párrafo del numeral 3.2 de los Pliegos de Condiciones.

1.3 Documento de Unión Temporal

De acuerdo con la Cláusula 5 del documento de Unión Temporal que obra a folio 154 de la propuesta, las partes establecen que no sólo las sanciones serán impuestas en función de su participación en la UT, sino que también lo será la “reparación por perjuicios derivados del incumplimiento”.

Puesto que el numeral 2 del artículo 7 de la Ley 80 de 1993 se limita a las *sanciones* como excepción a la regla de responsabilidad solidaria prevista para las uniones temporales, comedidamente solicitamos a la ANI que modifique el informe de evaluación en el sentido de señalar que el documento de Unión Temporal no cumple con lo previsto en el pliego para esta figura asociativa, de acuerdo con la ley.

1.4 Información Financiera de Mott MacDonald

De acuerdo con lo señalado en los párrafos 11 y 13 del numeral 4.2 de los pliegos, el formato 2 no sólo debe estar firmado por el representante legal, sino que en el caso de las sociedades extranjeras éste debe estar suscrito por el revisor fiscal y, de ser ello imposible, por el vicepresidente financiero o por el representante legal y el contador. En estos casos, indica el pliego de condiciones que deberá acompañarse la propuesta de una *“certificación o comunicación del revisor fiscal o auditor o de un abogado autorizado para ejercer en la jurisdicción de origen del proponente o del miembro de la estructura de la figura asociativa en la que se señale la imposibilidad de*

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

suscribir el Formato 2 por limitación legal o por falta de autorización legal expresa”.

Respecto de la información financiera remitida por Mott MacDonald debe señalarse lo siguiente:

- a) Los estados financieros no se encuentran convertidos a pesos colombianos por un contador público nacional, como lo exige el numeral 4.13 del pliego.
- b) La certificación remitida por Mott MacDonald no está suscrita por el revisor fiscal de la compañía o por un abogado autorizado. La certificación se encuentra suscrita por Joanna Maria Field quien actúa en su calidad de secretaria de la compañía pero no acredita su calidad de abogado. Al respecto, es de advertir que la Sra. Field no se encuentra registrada en el listado de abogados (solicitors) que lleva la Law Society of England & Wales¹.
- c) El formato 2 se encuentra firmado por Keith John Howells quien ostenta la condición de CEO. De acuerdo con la información contenida en la página de la empresa, el director de finanzas del grupo Mott MacDonald es Ed Roud. De acuerdo con lo previsto en los pliegos, de ser imposible la suscripción del formato 2 por parte del revisor fiscal, es el vicepresidente financiero el llamado a suscribir el mencionado formato.

Comedidamente se le solicita a la ANI que modifique el informe de evaluación, en el sentido de indicar que el formulario 2 y la certificación remitida por Mott MacDonald no cumple con lo previsto en el pliego.

1.5 Información Financiera de Aertec

El formato 2 correspondiente a Aertec no está suscrito por su representante legal y su revisor fiscal, como lo exige el pliego de condiciones.

El formato ha sido suscrito por el apoderado de la empresa, quien tiene facultades para representar a Aertec Solutions SL en el proceso de selección pero no para dar fe de sus estados financieros y por el Sr. Carlos Andrés Gómez quien no ostenta la calidad de revisor fiscal de la empresa. Al respecto, los propios estados financieros aportados por Aertec indican que su revisor fiscal es AB Integro S.R.L.

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos a la ANI que modifique el informe de evaluación, en el sentido de indicar que el formulario 2 de Aertec no cumple con lo previsto en el pliego.

¹ <http://solicitors.lawsociety.org.uk>

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

1.6 Experiencia General en Negocios de Aviación: Aeropuerto Madrid Barajas

La Unión Temporal Dorado 2 pretende acreditar “servicios de asesoría técnico comercial para el proceso de licitación de la concesión de los servicios aeroportuarios del aeropuerto de Madrid- Barajas” como una consultoría en negocios de aviación. De acuerdo con lo señalado en el literal n) del numeral 1.3 del pliego de condiciones (en la redacción incorporada en la adenda 2), tales contratos deberían haber sido suscritos con “autoridades de aviación, aeropuertos, aerolíneas, concesionarios y operadores aeroportuarios”.

Por su parte el literal h) del numeral 4.14.3 indica que:

“Se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general, aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer o segundo orden con el contratante de conformidad con las siguientes reglas:

*Si en el presente proceso de selección participaren el contratista de primer orden (Concesionario o alguno de sus integrantes) y el de segundo orden (Contratista ejecutor de los Estudios y Diseños, **contratado directamente por el Concesionario**) y ambos pretendieren acreditar la misma experiencia, está será válida para ambos en igualdad de condiciones, siempre y cuando pertenezcan a proponentes diferentes. En caso de que la experiencia sea acreditada por el subcontratista la experiencia deberá venir certificada por el Concesionario. En caso de que la experiencia la aporte el concesionario la experiencia deberá venir certificada por la entidad pública concedente.”* (hemos subrayado)

De lo anterior puede deducirse sin dificultad alguna, que en el caso de los negocios de aviación relacionados con un aeropuerto resultan admisibles los contratos de primer orden celebrados por quien acredita la experiencia con la entidad pública o privada propietaria del aeropuerto o los contratos de segundo orden, esto es, aquellos en el que un concesionario actúa como entidad contratante.

Al respecto, debe señalarse que Ferrovial Aeropuertos –entidad que emite la certificación presentada– no es ni propietario, ni concesionario ni el operador del Aeropuerto Madrid – Barajas y, por lo tanto, la consultoría realizada para esta entidad no se encuentra dentro de lo previsto en el Pliego de Condiciones.

Por las fechas en las cuales se realizó la consultoría por parte de Aertec, esto es de junio a noviembre de 2011, resulta evidente que esta consultoría se refirió a la licitación del 90.5% del capital accionario de la sociedad concesionaria de los aeropuertos de Madrid, la cual fue creada de manera específica para el desarrollo de un proceso de privatización, tal como se

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

evidencia en el Anexo A de esta comunicación que corresponde a la presentación de dicho proceso de selección. En efecto, tal como se muestra en el Anexo B de esta comunicación, dicho proceso se inició formalmente en julio de 2011 –pese a que el gobierno de España había hecho anuncios del mismo meses atrás– y fue cancelado definitivamente en enero de 2012, luego de ser suspendido en octubre de 2012².

Resulta evidente que el pliego de condiciones no prevé la posibilidad de acreditar como experiencia general o específica aquella desarrollada para el *proponente* de una licitación que ni siquiera se llevó a cabo. Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos que el contrato denominado “servicios de asesoría técnico comercial para el proceso de licitación de la concesión de los servicios aeroportuarios del aeropuerto de Madrid- Barajas” no sea considerado como admisible para la acreditación de experiencia general, de conformidad con lo previsto en el Pliego de Condiciones.

1.7 Experiencia General y Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito

A folio 490 de la propuesta se presenta una certificación suscrita por la corporación Quiport S.A. en la cual certifica que Mott MacDonald ha actuado como asesor tanto de la Corporación Quiport como de los financiadores.

Al respecto, es preciso advertir que aunque es práctica común en los proyectos de APP que el SPV contrate el ingeniero independiente, éste responde únicamente a los financiadores en tanto son ellos los únicos beneficiarios de sus actividades de seguimiento y control. De hecho, así lo reconoce Mott MacDonald en su página web en la que indica que sus clientes fueron OPIC, BID, US Exim y EDC³. En este contexto, debería ser los financiadores y no el SPV quien debería certificar el trabajo realizado por esta empresa.

Sin perjuicio de lo anterior, resulta claro que el trabajo de ingeniero independiente se refiere a la verificación, control y revisión de obligaciones y procesos previstos en el contrato de concesión o APP, lo cual corresponde al objeto de un contrato de interventoría aunque en este caso el beneficiario de las actividades de seguimiento y control no es el Estado sino los financiadores.

De hecho así lo advierte la propia Contraloría General del Ecuador que al analizar el proyecto de concesión del aeropuerto Mariscal Sucre indicó lo siguiente:

² <http://www.rtve.es/noticias/20120123/fomento-cancela-privatizacion-aena-desfavorables-condiciones-mercados/491907.shtml>

³ <https://www.mottmac.com/article/1100/new-quito-international-airport>

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

“La fiscalización de la construcción del nuevo aeropuerto de Quito está a cargo de las firmas The Louis Berger Group – Tahal, mediante contrato celebrado con CORPAQ.

La CORPAQ tiene un profesional de calidad de supervisor de trabajos que lleva a efecto la firma fiscalizadora y es el elemento de enlace para la solución de los aspectos de carácter técnico que se presenten en el proyecto.

(....)

*Los prestamistas **tienen su propia supervisión** a cargo de Mott MacDonald de Inglaterra, que efectúan cada tres meses, el control y monitoreo de carácter puntual en el avance de las obras del proyecto nuevo aeropuerto de Quito.”⁴ (se ha subrayado)*

Es de advertir que este tipo de contratos se encuentra excluido de aquellos admisibles como “consultoría en negocios de aviación” de acuerdo con lo señalado en el segundo inciso del literal n) del numeral 1.3 del Pliego en la redacción incorporada por la Adenda 2.

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos que esta experiencia no sea tenida en cuenta para efectos del cálculo de la experiencia general o específica.

1.8 Experiencia General y Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto Juan Santa María de San José

Las consideraciones presentadas anteriormente para el caso del aeropuerto de Quito resultan igualmente aplicables para el caso del aeropuerto Juan Santa María de San José en el que Mott MacDonald también actuó como ingeniero independiente de los financiadores⁵.

Al igual que en el caso anterior, por tratarse de actividades propias de un contrato de interventoría, solicitamos que este contrato no sea tenido en cuenta como parte de la experiencia general.

1.9 Experiencia General en Diseño de Infraestructura: Tercera Pista del Aeropuerto de Heathrow

De acuerdo con la certificación expedida por Heathrow Airport Limited y que obra a folio 612 de la propuesta, las actividades desarrolladas por Mott MacDonald correspondieron al plan maestro de la tercera pista de dicho

⁴

Disponible

en:

http://www.contraloria.gob.ec/documentos/informes_aprobados/DIAPA/INFORME_CORPAQ.pdf

⁵ <https://www.mottmac.com/article/8113/juan-santamaria-international-airport-costa-rica>

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

aeropuerto y al análisis de impacto ambiental de las alternativas de ubicación de la pista.

Al respecto, es de advertir que esta experiencia no se encuadra en ninguna de las opciones previstas en el numeral 4.14.2.2. pues no se trata del diseño a nivel de *factibilidad* de la pista, ni corresponde al plan maestro del *aeropuerto* (sino de solo una pista), como lo exige el pliego. Las actividades desarrolladas en este caso son equivalentes, apenas, al estudio de prefactibilidad de la tercera pista del aeropuerto.

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta este contrato para efectos de la acreditación de la experiencia general.

1.10 Experiencia Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto de Antalya

Siguiendo con lo señalado en los numerales 1.7 y 1.8 anteriores, se advierte que en este caso la experiencia que se pretende acreditar mediante certificación que obra a folio 567 de la propuesta también corresponde a una actuación como ingeniero independiente. En efecto, la descripción de todas las actividades incorpora el vocablo “revisión” (review), “soporte” y “supervisión” (monitoring).

En este caso, es en efecto el financiador beneficiario de la consultoría quien expide la correspondiente certificación, tal como debería haberse hecho en el caso de los aeropuertos de Quito y San José.

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta este contrato para efectos de la acreditación de la experiencia específica.

1.11 Experiencia Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto de Estambul

Siguiendo con lo señalado en los numerales 1.7, 1.8 y 1.10 anteriores, se advierte que en este caso la experiencia que se pretende acreditar mediante certificación que obra a folio 575 de la propuesta también corresponde a una actuación como ingeniero independiente. En efecto, la descripción de todas las actividades incorpora el vocablo “revisión” (review), “supervisión” (monitoring) y “control”.

Adicionalmente, es de advertir que la certificación resulta contradictoria en tanto indica que para este proyecto fueron contratados Mott MacDonald y Dolsar Ingeniería y sin embargo señala que el 100% de las actividades fueron ejecutadas por Mott MacDonald.

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta este contrato para efectos de la acreditación de la experiencia específica.

1.12 Experiencia Específica en Diseño de Infraestructuras (pistas): Aeropuerto de Gran Canaria

De acuerdo con lo que se señala en la certificación que obra a folio 603 de la propuesta, las actividades desarrolladas por Aertec correspondieron a la ejecución de un proyecto *básico* para la pista del aeropuerto de Gran Canaria. Este tipo de actividades de consultoría no corresponden a un **diseño de construcción** como lo exige el literal d) del numeral 5.2 de los pliegos de condiciones.

En efecto, de acuerdo con el documento “Instrucciones Generales para la Elaboración de Proyectos” desarrollado por AENA⁶ –entidad que certifica las actividades acreditadas por Aertec– el alcance de un proyecto básico es el siguiente:

*“El **Proyecto Básico** tiene por objeto servir de documento de partida para el posterior desarrollo del Proyecto Constructivo y para la definición y estudio de las fases, diferenciadas y escalonadas en el tiempo, en que se desarrollarán las obras. Así mismo, es un documento que ha de servir para el estudio y aprobación por otros organismos (Compañías suministradoras de servicios al Aeropuerto, Comunidades Autónomas, etc.) de las materias de su competencia, como pueda ser la obtención de licencias o autorizaciones, permisos oficiales, información pública, etc., así como recabar la aprobación de otros órganos de Aena.*

No siempre se redacta este documento dentro del Expediente. En el caso de ATRP, la obligación de elaborar este documento estará marcada en el Pliego de Prescripciones Técnicas de la Asistencia de Aena.

*El contenido del Proyecto Básico **se limitará** a los siguientes aspectos:*

- Definición geométrica de las obras.*
- Reposición de servidumbres y servicios afectados.*
- Aspectos que deban ser objeto de aprobación por otros Organismos competentes u otros órganos de Aena.*
- Presupuesto **aproximado** de las obras.*

*El Proyecto Básico **no definirá los detalles de las obras**. No incluirá el Pliego de Prescripciones Técnicas ni los documentos auxiliares del Presupuesto (mediciones, justificación de precios, etc.)” (subrayado al transcribir)*

⁶ Se aporta como Anexo C.



SENER

Deloitte

IVICSA
INGENIEROS CONSULTORES

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Como puede advertirse, el alcance de un proyecto básico dista del alcance requerido en el literal d) del numeral 5.2 de los pliegos el cual corresponde a un diseño constructivo para el caso de la experiencia específica, en los siguientes términos:

“Para acreditar la experiencia específica en Diseño de una Pista Clave de Referencia 4D, 4E o 9 4F, el proponente deberá demostrar que diseñó como mínimo: i) Estructura de Pavimento de la 10 Pista y ii) Balizamiento de Pista.

*NOTA: Los contratos relacionados con diseño de la pista deben ser de **diseño de construcción de pista nueva** y pueden ser en carpeta de pavimento rígido o flexible y no se aceptan contratos suscritos para diseño de repavimentaciones”. (subrayado al transcribir)*

Las actividades requeridas en el citado literal d) del numeral 5.2 de los pliegos, esto es, el diseño de construcción de la pista incluyendo el diseño de la estructura del pavimento y balizamiento de la pista, corresponden a actividades del denominado “proyecto constructivo” que el mismo documento elaborado por AENA define así, en contraste con el proyecto *básico*:

*“El objeto del **Proyecto Constructivo** es la definición clara, precisa y completa de todas las obras a ejecutar, apoyada en la información necesaria, de tal forma que puedan ser construidas por técnicos cualificados que no hayan intervenido en su redacción.*

*El Proyecto Constructivo **deberá quedar totalmente definido en todos sus aspectos**, descripción, representación gráfica, acondicionamiento técnico, medición y valoración de cada una de las unidades de obra que lo componen, así como en las obras de reposición de servicios.*

(...)

ANEJOS TÉCNICOS Y CONSTRUCTIVOS

(...)

Dependiendo del objeto del Proyecto, podrán incluirse, a título orientativo, los siguientes Anejos:

- Nivelación y movimiento de tierras.
- Cimentaciones y estructuras.
- Estudio justificativo de superficies y dotaciones de las diferentes áreas.
- Pavimentos.
- Balizamiento.

(...)”



SENER

Deloitte.



DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta este contrato para efectos de la acreditación de la experiencia específica.

En consecuencia, solicitamos comedidamente que se le asigne un puntaje de cero (0) en experiencia específica al Proponente. Esto teniendo en cuenta la regla de las páginas 63 y 64 del Pliego de Condiciones según la cual un Proponente debe lograr al menos quinientos (500) puntos, donde al menos un (1) contrato debe ser de diseño de pista, so pena de que se le otorguen 0 puntos.

Siguiendo el Formato 5 presentado por el Proponente, al descartar el presente contrato, el Proponente no estaría acreditando experiencia válida en diseño de pista, por lo que se le debe otorgar un puntaje de cero (0) en experiencia específica.

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

2 Observaciones a la Unión Temporal CPP Dorado II

2.1 Experiencia General: Asesoría en el Expediente de Regulación de Empleo de Iberia

A folios 544 y siguientes del Sobre 1 de la oferta, la Unión Temporal CPP Dorado II pretende acreditar como experiencia general en asesoría en negocios un contrato celebrado por PWC Asesores de Negocios, S.L con Iberia LAE, S.A cuyo objeto consistió en los análisis de reducción de personal de la aerolínea, en la negociación de los expedientes de regulación de empleo y en la formulación de “recomendaciones de inversión” para llevarla a cabo.

Aún cuando esta asesoría fue realizada para uno de los sujetos mencionados por el numeral 1.3 del pliego de condiciones para este tipo de experiencia, el objeto de la misma se separa completamente de lo que dicho numeral considera como asesoría o consultoría de negocios de aviación y, por ende, comedidamente solicitamos a la entidad no la considere para los propósitos del proceso. En efecto, las labores que se pretenden acreditar no consistieron específicamente en la asesoría y/o el acompañamiento en el diseño y desarrollo de estudios, estrategias o recomendaciones de inversión del sector aeronáutico y/o aeroportuario, como lo exige el literal n) del numeral 1.3, sino que se refirieron exclusivamente al acompañamiento a una compañía en la implementación de un despido colectivo⁷.

Sobre este punto, como se acabó de mencionar, el pliego señala que no toda asesoría llevada a cabo a los sujetos mencionados por el numeral 1.3 del pliego es de por sí una asesoría y/o consultoría en negocios de aviación. Por tal razón, no toda experiencia relacionada con la asesoría a una aerolínea, como Iberia, es válida como experiencia general. De lo contrario, asuntos que no tienen relación alguna con las particularidades del sector aeroportuario y/o aeronáutico y que son comunes a actores de todos los sectores económicos, podrían ser acreditados en el proceso sin cumplirse los propósitos legales y reglamentarios de la verificación de este tipo de experiencia⁸: demostrar que se han adelantado labores que tengan relación con el objeto del contrato que se busca suscribir. Este es el caso del objeto de la presente experiencia, la cual se refirió a actividades, como la regulación de empleo, despidos colectivos y los pasos necesarios para llevarlo a cabo, que no sólo no tienen

⁷ De acuerdo con la descripción de los expedientes de regulación de empleo señalada por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social del Reino de España, es evidente que los mismos comparten las mismas características de la figura del despido colectivo regulada en el ordenamiento colombiano. Ver: http://www.empleo.gob.es/es/Guia/texto/guia_7/contenidos/guia_7_18_1.htm

⁸ Sobre este punto, y basado en el numeral 1 del artículo 5 de la ley 1150 de 2007, Colombia Compra Eficiente en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación señala:

“Las Entidades Estatales deben establecer los requisitos habilitantes de forma adecuada y proporcional a la naturaleza y valor del contrato”

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

relación alguna con las características dadas por el pliego, sino que no se refieren a un aspecto característico del sector aeroportuario y/ aeronáutico.

Esto también aplica a las actividades que menciona la certificación referidas a la participación en la negociación del plan de restructuración y recomendación de “inversiones” para llevar a cabo el despido colectivo (negociación de los expedientes de regulación de empleo y los análisis de reducción de personal), en tanto las mismas no se refieren al sector aeronáutico y/o aeroportuario (como lo exige el pliego), sino al despido colectivo en sí.

2.2 Experiencia General: Mejora en los Procesos de Facturación y Cobro de Iberia

Similar observación aplica a la experiencia que se pretende acreditar a folios 547 y siguientes del Sobre 1 de la oferta. En estos folios, la Unión Temporal CPP Dorado II presenta una certificación referida a la ejecución de un contrato celebrado por PWC Asesores de Negocios, S.L con Iberia LAE, S.A, cuyo objeto consistió en el desarrollo de una estrategia para la mejora de los procesos de facturación y cobro de la compañía.

El objeto de esta experiencia, y las actividades que la comprendieron, no se encuadra dentro de lo exigido por el pliego, el cual señala que la misma debe consistir en: “*estudios, estrategias o recomendaciones de inversión para el sector aeronáutico y/o aeroportuario*”; razón por la cual, ésta no debe ser considerada para efectos de la experiencia general. Efectivamente, de la certificación se desprende que en desarrollo de dicha experiencia no se adelantó actividad alguna que tuviera que con las características propias de dicho sector y, mucho menos, con estudios, estrategias o recomendaciones de inversión sobre el mismo. Prueba de esto es que las actividades certificadas no se parecen en nada a aquellas contenidas en el listado contenido en el numeral 1.3 del pliego el cual, si bien es ilustrativo, es útil para determinar qué grupo de actividades la ANI considera contenidas dentro del numeral 1.3.

Por todo lo anterior, solicitamos respetuosamente a la entidad que considere como no válida esta experiencia.

2.3 Experiencia General: Asesoría en el estudio de definición del modelo de financiación y gestión del proyecto de construcción y explotación del Metro de Tenerife

A folios 580 y siguientes del Sobre 1, con el propósito de acreditar la experiencia de estructuración de proyectos de Infraestructura de Transporte exigida dentro de la experiencia general por el pliego⁹, la Unión Temporal

⁹ El literal a) del numeral 4.14.1.3 del pliego señala: “*Estructuración Financiera en proyectos de APP de Infraestructura de Transporte para entidades del sector público nacionales y/o internacionales y/o banca multilateral cuyas inversiones sean de mínimo Un (1) Billón de*

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

CPP Dorado II presenta una certificación expedida por Metropolitano de Tenerife S.A relacionada con la asesoría a ésta por parte de PWC España en el estudio de definición del modelo de financiación y gestión del proyecto de construcción y explotación del Metro Ligero de Tenerife.

De acuerdo con dicha certificación, el alcance de los trabajos realizados por parte de PWC Corporate Finance S.L comprendió, entre otras, las siguientes actividades: i) *“la estructuración económico financiera y jurídica del proyecto de Asociación Público Privada”*, ii) *“la estructuración del modelo de gestión para evitar categorización de endeudamiento como público”*, iii) *“el desarrollo de las características del concursos de selección del socio privado”*, y iv) *“realización del cuaderno de venta, recepción de ofertas de financiación y evaluación de las mismas y negociación de los términos y condiciones de financiación”*.

Ahora bien, aún cuando dentro de las actividades transcritas arriba se encuentra una que se denomina por el contratante de los servicios como *“estructuración financiera del proyecto de asociación público privada”*, de ninguna manera ésta puede considerarse como equivalente al concepto de APP exigido por el pliego en su numeral 4.14.1.3, el cual debe entenderse necesariamente siguiendo lo previsto para este concepto por la legislación colombiana.

Sobre este particular, el artículo 1 de la Ley 1508 de 2012 señala que se entiende como APP todo *“contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio”*. Por lo anterior, de este concepto deben excluirse cualquier otro esquema de colaboración público privada, tal como la creación de sociedades de economía mixta (como se hizo en la década de los 90 para la prestación de servicios públicos domiciliarios, especialmente de acueducto) o la venta de los activos públicos a privados, los cuales no se instrumentalizan a través de un contrato estatal con las características señaladas, y que, esencialmente, tienen una estructura económica y de financiación completamente diferente de la contenida en las APP bajo la definición colombiana.

Por el contrario, las labores adelantadas por PWC correspondieron a la creación de una sociedad inicialmente pública que suscribió un contrato de gestión con el Cabildo Insular de Tenerife para el desarrollo de la infraestructura y el cobro por la prestación de los servicios de transporte, y luego la estructuración de la venta de una participación minoritaria del accionariado de dicha sociedad pública a un “socio privado”; la cual la convirtió en una sociedad de economía mixta¹⁰. Dicha sociedad es la

pesos colombianos constantes de 2015 o su equivalente en salarios mínimos mensuales legales de Colombia para el año 2016”

¹⁰ Es importante no equiparar esta figura con la de sociedades de propósito especial (SPV) utilizadas en los proyectos de APP que ha utilizado la ANI, en tanto ambas son diametralmente distintas. Mientras que en los SPV los accionistas son exclusivamente

**SENER****Deloitte**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

encargada del desarrollo de las obras y de la consecución de los recursos de financiación (siendo ésta, y no el socio privado, la deudora de los mismos, lo cual también difiere de las APP de las que trata la Ley 1508 de 2012).

Como el mismo PWC señala en un documento que publicó sobre la transacción y que se adjunta como Anexo D:

“Los contratos de financiación firmados, suponen la suscripción por parte de MTSA [Metropolitano de Tenerife S.A] de un préstamo por valor de 138 MM de euros concedido por el BEI en base a la garantía de tipo financiero prestada por BBVA al proyecto. Asimismo, contempla la aportación de fondos públicos por parte del CIT, Gobierno de Canarias, Ayuntamientos implicados y el socio privado con el objetivo de financiar el resto de costes de la infraestructura.

PricewaterhouseCoopers actuó como asesor de CIT y de MTSA en el diseño de la estructura del proyecto como Empresa de Economía Mixta, en el proceso de venta de acciones al socio privado y en la estructuración y obtención de la financiación sin recurso.”¹¹ (Negrilla fuera de texto)

Estas características también son reconocidas por el Cabildo de Tenerife y Metropolitano de Tenerife S.A, los cuales en una presentación sobre el proyecto que se adjunta como Anexo E¹² describieron el modelo de PPP del que trata la certificación de la siguiente forma:

- “•El Cabildo de Tenerife (CIT) es el promotor.*
- Metropolitano (MTSA) es la sociedad que construye y explota. No se subcontrata la explotación.*
- Metropolitano es una sociedad mixta: 80% pública y 20% privada.*
- La relación entre CIT y MTSA es a través de un Contrato (Contrato de Gestión).”*

Esta estructura del proyecto llevado a cabo por PWC es conocida en detalle por los miembros de la Unión Temporal Deloitte-Sener-Durán & Osorio-IvicSA en tanto Deloitte fue contratado por el Metropolitano de Tenerife para reestructurar dicho proyecto. Como Anexo F adjuntamos una certificación emitida también por el Metropolitano de Tenerife en la cual esta sociedad expresamente reconoce que el proyecto estructurado inicialmente para la Línea 1 del metro ligero de Tenerife correspondió a un esquema especial de APP denominado como de carácter institucional (el cual, como comentamos, no corresponde al concepto exigido por el pliego):

personas de derecho privado y las relaciones asociadas con el desarrollo del proyecto son reguladas por el contrato de APP, en el esquema utilizado en el proyecto que se pretende utilizar, hay tanto personas de derecho público como de derecho privado y no existe ningún contrato con las características del de APP que regule las relaciones entre unos y otros; esto se hace con base en las condiciones de venta de acciones.

¹¹ PRICEWATERHOUSECOOPERS. Metro Ligero Santa Cruz de Tenerife. Disponible en: <https://www.pwc.es/es/sectores/publico/assets/metro-ligero-tenerife.pdf>

¹² Diapositivas 6 y siguientes. Disponible en http://www.mcrit.com/metrozaragoza/documents/espana/tenerife/metro_tenerife.pdf

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
E E E

“El proyecto se creó inicialmente para la construcción, financiación y explotación de la línea 1, bajo un esquema de Asociación Público Privada de carácter institucional (sociedad mixta con capital público y privado). (...)

NOTA: *debe anotarse que el adjudicatario de este tipo de APPs es la propia empresa pública o mayoritariamente pública gestora del proyecto, con la que se firmó contrato (...)*¹³

Por todo lo anterior, solicitamos respetuosamente que se señale en el informe de evaluación que esta experiencia no es válida para la acreditación de la experiencia general en estructuración de proyectos de APP infraestructura de transporte.

2.4 Experiencia Específica: Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto Sharm Sheihk

Como se desprende del numeral 5.2 del pliego de condiciones, los contratos exigidos para acreditar la experiencia específica del proponente deben encuadrarse en sólo un tipo de experiencia específica requerida por el pliego; razón por la cual un mismo contrato no está llamado a acreditarse en más de una categoría de experiencia específica¹⁴.

Por esta razón, solicitamos comedidamente a la entidad que sólo considere uno de los tipos de experiencia exigidos en el numeral citado, para este contrato.

2.5 Experiencia Específica: Diseño de Pista Aeropuerto Scarlett Martínez

A folios 130 y siguientes del Sobre 1A, con el propósito de acreditar la experiencia específica en diseño de pista nueva, la Unión Temporal CPP Dorado II aporta una certificación expedida por Constructora MECO S.A en la cual se señala que CEMOSA realizó trabajos asociados con el aeropuerto internacional Scarlett Martínez en Río Hato.

Aún cuando el cuerpo de la certificación menciona que parte de los trabajos confiados a CEMOSA fue el diseño de una “*pista nueva*” en el aeropuerto, el propio encabezado de la certificación claramente señala que el objeto del contrato de diseño y construcción para cuyo diseño MECO contrató a CEMOSA correspondió no a la construcción de una pista nueva, sino a la rehabilitación de la pista existente en el aeropuerto (alcance que no se

¹³ Páginas 2 y 4.

¹⁴ Esta exigencia es evidente, si atenemos al hecho que, en lo que a la experiencia específica concierne, el pliego de condiciones se refiere a “contratos” como forma de acreditar cada experiencia específica, sin permitir en parte alguna que la exigencia de un contrato por experiencia se pueda suplir con un contrato para varias experiencias específicas.

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

encuentra permitido en el literal d) del numeral 5.2 del pliego, para efectos de este tipo de experiencia).

1º.- Que la empresa CEMOSA (Centro de Estudios de Materiales y Control de Obra S.A) ha realizado los trabajos correspondientes al Contrato de Diseño de la obra correspondiente al contrato: 2011-0-09-0-02-AV-001771, para el MOP del proyecto DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE TUNEL EN LA VIA PANAMERICANAY REHABILITACION DE PISTA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SCARLETT MARTÍNEZ EN RÍO HATO, EN LA PROVINCIA DE COCLÉ, dentro del **SUBCONTRATO DE OBRA No.P11-16-01** entre **CEMOSA Y MECO**

Tal alcance es confirmado por el propio MECO en su página de internet¹⁵ el cual, al anunciar la adjudicación del contrato para el cual contrató a CEMOSA, señaló:

MECO **Construimos PROGRESO**

Inicio Nosotros Noticias Servicios Recursos Proyectos Compromiso Social Contactos SIG English

mayo 4, 2013

PROYECTO NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL SCARLETT MARTÍNEZ
Río Hato, Panamá.



Constructora Meco se encuentra ante un gran proyecto aeronáutico que le llena de mucha expectativa y emoción. La Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá (AAC) y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) han confiado en nuestra empresa y han suscrito contratos por un monto de \$17,300,000.00 y \$35,968,200.00 respectivamente para el desarrollo de dos grandes obras, el diseño, planificación y construcción del Aeropuerto Internacional Scarlett Martínez, así como de un túnel vehicular en la carretera Panamericana sobre el cual pasará un tramo de la pista de aterrizaje el cual se desarrolla actualmente en el corregimiento de Río Hato, distrito de Antón, provincia de Coclé en Panamá.

A nivel del Aeropuerto, se desarrollará todo el proceso de construcción (incluyendo diseño) de la terminal de pasajeros con una superficie de 3,200 m2 con accesos y pasos peatonales, torre de control de seis pisos con una superficie aproximada de 400 m2, plataforma para aviones, SEI, cuartos eléctricos, planta de tratamiento, estacionamientos, sistemas de iluminación, vías de acceso, y por último pero no menos importante, la rehabilitación de la pista existente con una longitud total de 2.450.00 m y un ancho de 60 m cuya estructura de pavimento a construir consta de una base estabilizada con suelo de cemento y una capa de concreto asfáltico en caliente, trabajo que exige adecuar geométricamente la pista según las normativas aeronáuticas.

Considerando que tanto el contratante de los servicios, como la propia certificación señalan que las labores adelantadas por CEMOSA no correspondieron al diseño de una pista “total y nueva” como lo exige el numeral 5.2 del pliego, solicitamos comedidamente se considere esta experiencia como no válida.

¹⁵ Disponible en <http://constructorameco.com/proyecto-nuevo-aeropuerto-internacional-scarlett-martinez/>

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

3 Observaciones a la Unión Temporal Idom - Sumatoria

3.1 Ausencia Total de Capacidad del Representante de la Unión Temporal

El señor Edwin Rojas Toledo, designado mediante el Acuerdo de Unión Temporal como representante legal de la misma, no tiene capacidad jurídica para presentar la propuesta ante la Agencia Nacional de Infraestructura.

Lo anterior teniendo en cuenta que en la cláusula 7 del Acuerdo de Unión Temporal se listan las facultades otorgadas por los miembros a el señor Edwin Rojas Toledo, dentro de las cuáles se incluye la facultad de presentar propuesta ante el Departamento Nacional de Planeación, pero no ante la Agencia Nacional de Infraestructura. Debido a que no hay evidencia de que ésta haya sido una función adicional asignada por la Junta Directiva al Representante Legal, es evidente que Edwin Rojas Toledo, al firmar la carta de presentación de la propuesta y al presentar la misma ante la ANI, lo estaba haciendo por fuera de las facultades otorgadas a él por la Unión Temporal.

Es importante llamar la atención de la Agencia en cuanto a que esto no es un mero formalismo o un error de digitación. Se trata de una situación en la que por error, por olvido o por descuido, los miembros de esta unión temporal no invistieron a su representante de las facultades requeridas para presentar la propuesta, lo cual debe ser expreso en el acuerdo de unión temporal, pues entre los miembros de dicha estructura plural y su representante se establece un mandato. Como bien indica el artículo 2157 del Código Civil, el mandato se limita a los asuntos que en él expresamente se señalen, sin que las facultades del mandatario se extiendan a aspectos no contemplados al momento de conferirse el mandato:

*“El mandato **se ceñirá rigurosamente** a los términos del mandato, fuera de los casos en que las leyes le autoricen a obrar de otro modo.”*

En sentencia de 29 de julio de 2015, el Consejo de Estado fue muy claro con respecto a la subsanabilidad respecto de la capacidad jurídica del proponente. Aunque admite esta corporación que es posible subsanar los defectos en los documentos que acreditan la capacidad del representante legal, indica con claridad que no pueden subsanarse los casos en que dicho representante carecía de capacidad al momento de la presentación de la propuesta, es decir, no se admite la refrendación de los actos desarrollados en ausencia total de capacidad. Al respecto señaló el Consejo de Estado:

“Una cosa es la ausencia de capacidad jurídica del representante legal de una sociedad para presentar una determinada propuesta, caso en

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

el cual no habrá lugar a la subsanabilidad de este defecto por cuanto constituye un requisito habilitante del oferente”¹⁶

Como consecuencia de lo anterior, puesto que los miembros de la Unión Temporal Sumatoria – Idom sólo han autorizado al Sr. Rojas Toledo para actuar ante el Departamento Nacional de Planeación, comedidamente se solicita a la ANI rechazar la presente Propuesta.

3.2 Defectos en el acuerdo de Unión Temporal

El acuerdo de unión temporal desconoce el numeral 4.6, inciso 5, del Pliego de Condiciones, en la medida en que no designa el integrante Líder de la Unión Temporal.

Adicionalmente, el acuerdo de unión temporal contraviene el numeral 4.6, inciso 4, del pliego de condiciones, ya que la Cláusula Quinta (folio 16) establece un término de duración de la unión igual al plazo del contrato y un (1) año más, cuando el inciso anteriormente mencionado exige que el término de duración sea igual al plazo del contrato y cinco (5) años más.

En ese sentido, comedidamente solicitamos a la ANI modificar el informe de evaluación para efectos de señalar que la Unión Temporal no cumple con lo exigido en el pliego de condiciones.

3.3 Experiencia General en Negocios de Aviación: Aeropuertos de Brasilia, Campinas y Guarulhos

El contrato relacionado en el Formato 4 presentado por el Proponente bajo el título “Diseño y Plan de Inversión en los Aeropuertos de Brasil” no corresponde a ningún contrato inscrito en el RUP de IDOM. En efecto, aunque el proponente indica en su formato 4 dicho contrato corresponde con el relacionado con el número 178 de su RUP, es de advertir que dicho registro difiere respecto del Formato 4 tanto en su valor como en la identificación de la entidad contratante.

Al contrato relacionado en el Formato 4 del Proponente, se le acredita un valor de 939,13 SMMLV. Sin embargo, el contrato 178 inscrito en el RUP de IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U., tiene un valor de 791,91 SMMLV.

En cuanto a la entidad contratante, el Formato 4 indica que la entidad contratante es AENA AEROPUERTOS, mientras que el registro 178 del RUP de IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U., indica que la entidad contratante es el CONSORCIO AENA AEROPUERTOS INTERNACIONAL Y OHL CONCESIONES.

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia del 29 de julio de 2015, Exp. 40.660.

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

Esta discrepancia entre lo señalado en el formato 4 y lo relacionado en el registro 178 del RUP permite concluir que se trata de contratos diferentes y por lo tanto, éste no debería ser tenido en cuenta por la ANI para efectos de la evaluación de la propuesta de la UT IDOM – Sumatoria.

Por otra parte, de acuerdo con lo señalado en el literal n) del numeral 1.3 del pliego de condiciones (en la redacción incorporada en la adenda 2), los contratos de consultoría en negocios de aviación deberían haber sido suscritos con “autoridades de aviación, aeropuertos, aerolíneas, concesionarios y operadores aeroportuarios”.

Por su parte el literal h) del numeral 4.14.3 indica que:

“Se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general, aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer o segundo orden con el contratante de conformidad con las siguientes reglas:

Si en el presente proceso de selección participaren el contratista de primer orden (Concesionario o alguno de sus integrantes) y el de segundo orden (Contratista ejecutor de los Estudios y Diseños, contratado directamente por el Concesionario) y ambos pretendieren acreditar la misma experiencia, ésta será válida para ambos en igualdad de condiciones, siempre y cuando pertenezcan a proponentes diferentes. En caso de que la experiencia sea acreditada por el subcontratista la experiencia deberá venir certificada por el Concesionario. En caso de que la experiencia la aporte el concesionario la experiencia deberá venir certificada por la entidad pública concedente.”

De lo anterior puede deducirse sin dificultad alguna, que en el caso de los negocios de aviación relacionados con un aeropuerto resultan admisibles los contratos de primer orden celebrados por quien acredita la experiencia con la entidad pública o privada propietaria del aeropuerto o los contratos de segundo orden, esto es, aquellos en el que un concesionario actúa como entidad contratante.

Al respecto, debe señalarse que ni AENA AEROPUERTOS, ni el CONSORCIO AENA AEROPUERTOS INTERNACIONAL Y OHL CONCESIONES es ni propietario, ni concesionario ni el operador de los aeropuertos de Guarulhos, Campinas y Brasilia y, por lo tanto, la consultoría realizada para esta entidad no se encuentra dentro de lo previsto en el Pliego de Condiciones.

De a información consultada por el proponente, el CONSORCIO AENA AEROPUERTOS INTERNACIONAL Y OHL CONCESIONES fue conformado para participar en la licitación para la ampliación, mantenimiento y explotación de los aeropuertos internacionales de Brasilia, Campinas y Guarulhos. Sin embargo, los contratos de concesión objeto de la licitación antes señalada fueron adjudicados a otros proponentes así:

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

- Guarulhos¹⁷: Consorcio Invepar (Invepar y otros)
- Brasilia ¹⁸ : Consorcio Inframerica (Engevic Engenharia S.A. - Corporacion America S.A.)
- Campinas¹⁹: Aeroportos Brasil (Egis Projects, UTC Participaciones y Constructora Triunfo Ltda).

Como puede advertirse, aunque el Consorcio Aena Internacional – OHL participó en este proceso, no resultó adjudicatario de ninguno de los contratos y por lo tanto no puede establecer relaciones de primer o segundo orden respecto de alguno de estos aeropuertos. En este contexto, en el que el pliego de condiciones es claro en no considerar admisible un contrato de asesoría para una licitación, se solicita rechazar este contrato como parte de la experiencia general.

Finalmente, debe recalarse que el proponente no aportó documento alguno que soporte esta experiencia, contrariando lo previsto en el numeral 4.14.3. literal e) del Pliego de Condiciones.

Puesto que el contrato no se encuentra registrado en el RUP de IDOM, no corresponde a un contrato de primer o segundo orden sino a la asesoría en una licitación no exitosa respecto de la cual no se aporta prueba o soporte alguno, comedidamente solicitamos a la ANI que esta experiencia no sea tenida en cuenta para efectos del cálculo de la experiencia general.

3.4 Experiencia General y Específica en Negocios de Aviación: Estudio uso Futuro Aeropuerto Internacional de México

El segundo contrato relacionado en el Formato 4 no corresponde a una experiencia ejecutada por IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U., sociedad principal de nacionalidad española con sucursal en Colombia que hace parte de la Unión Temporal que presenta la propuesta, sino por una entidad diferente denominada Idom Ingeniería y Consultoría S.A. de C.V. que por su denominación corresponde a una sociedad anónima de capital variable constituida bajo las leyes mejicanas.

Como consecuencia de lo anterior, contrario a lo que afirma el proponente, dicho contrato no puede encontrarse inscrito en el RUP en tanto no fue ejecutado por la sociedad inscrita. En este caso, el registro número 180 del RUP indica que el contrato verificado por la Cámara de Comercio de Medellín fue ejecutado por Idom Consultoría e Ingeniería S.A.U y no por Idom Ingeniería S.A. de C.V. Así mismo, indica este registro que el valor del contrato fue de suma de 12.323,20 SMMLV, mientras que el valor acreditado por el proponente en el Formato 4 es de 9.793,43 SMMLV.

¹⁷ Información disponible en la base de datos de infraestructura del Banco Mundial: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/project/guarulhos-airport-7308>

¹⁸ <http://ppi.worldbank.org/snapshots/project/brasilgia-airport-7320>

¹⁹ <http://ppi.worldbank.org/snapshots/project/campinas-viracopos-airport-7319>

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

En ese sentido, teniendo en cuenta que el Proponente no cumple con las reglas del Pliego de Condiciones para acreditación de experiencia general, que el contrato relacionado no puede estar inscrito en el RUP por haber sido ejecutado por una entidad distinta de la que tiene sucursal en Colombia y que hace parte del Proponente y que por tratarse de un contrato para acreditar experiencia específica el mismo no puede ser objeto de subsanación, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato dentro de su evaluación.

Como consecuencia de lo anterior, solicitamos comedidamente que se le asigne un puntaje de cero (0) en experiencia específica al Proponente. Esto teniendo en cuenta la regla de las páginas 63 y 64 del Pliego de Condiciones según la cual un Proponente debe lograr al menos quinientos (500) puntos, donde al menos dos (2) contratos deben ser en Negocios de Aviación, so pena de que se le otorguen 0 puntos.

Siguiendo el Formato 5 presentado por el Proponente, al descartar el Contrato 01 (Uso Futuro del Aeropuerto de México), éste estaría acreditando sólo un (1) contrato en Negocios de Aviación, por lo que se le debe otorgar un puntaje de cero (0) en experiencia específica. Lo anterior, sin perjuicio de las observaciones que respecto del otro contrato para la acreditación de experiencia específica en negocios de aviación se presentan en el numeral 3.9 de este mismo documento.

3.5 Experiencia General en Negocios de Aviación: Estudio de Optimización Comercial del Aeropuerto de Málaga

Este contrato tampoco parece estar presente en el RUP de Idom Ingeniería y Consultoría S.A.U. En este caso, la certificación que obra a folio 302 de la propuesta indica que este contrato fue ejecutado por IDOM Internacional y no por Idom Ingeniería y Consultoría S.A.U. como lo indica el registro 179 del RUP de la sucursal de IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U.

Adicionalmente, de acuerdo con lo señalado en el registro 179 del RUP de IDOM, al contrato suscrito con Aena Aeropuertos S.A. se le asigna un valor de 521,64 SMMLV. Sin embargo, el Formato 4 se indica que el valor de dicho contrato fue de 443,25 SMMLV.

Igualmente, la certificación aportada por el Proponente, que consta en los folios 301 y 302, emitida por una funcionaria de AENA S.A., constituye un documento público, por lo que es necesario que esté apostillado.

En ese sentido, teniendo en cuenta que el proponente no cumple con las reglas del pliego de condiciones para acreditación de experiencia general, y que el contrato relacionado no puede estar inscrito en el RUP por haber sido ejecutado por una entidad distinta de la que tiene sucursal en Colombia y que hace parte del proponente, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato dentro de su evaluación.

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

3.6 Experiencia General en Negocios de Aviación: Anteproyecto y Plan Operativo del Aeropuerto de Natal

Al igual que en los casos señalados en los numerales 3.3, 3.4 y 3.5 anteriores, el contrato relacionado en el Formato 4 de la UT IDOM – Sumatoria como “Anteproyecto y Plan Operativo del Aeropuerto de Natal” no corresponde a ningún contrato inscrito en el RUP de IDOM.

De acuerdo con lo señalado por el proponente en el Formato 4, este contrato corresponde con el registro 177 del RUP, del que sin embargo difiere tanto en valor como en la denominación de la entidad contratante.

En efecto, el Formato 4 le asigna un valor de 2.014,84 SMMLV. Sin embargo, el registro 177 del RUP de IDOM se refiere a un contrato con un valor de 1.541,89 SMMLV.

Adicionalmente, el Formato 4 dice que la entidad contratante es el GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO. Por su parte el registro 177 del RUP indica que la entidad contratante es el CONSORCIO FIDENS Y GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V. (GAP).

Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, el contrato acreditado no cumple con lo previsto en el pliego de condiciones para ser acreditado como experiencia general, por las mismas razones expresadas en el numeral 3.3 anterior.

Al respecto, debe señalarse que el CONSORCIO FIDENS Y GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V. (GAP) no es ni propietario, ni concesionario ni el operador del aeropuerto de Natal y, por lo tanto, la consultoría realizada para esta entidad no se encuentra dentro de lo previsto en el Pliego de Condiciones.

El CONSORCIO FIDENS Y GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. de C.V. (GAP) fue conformado para participar en la licitación para la concesión del nuevo aeropuerto de Natal, el cual se encuentra ubicado en Brasil y no en México como lo indica el proponente en su Formato 4.

Puesto que dicha concesión fue adjudicada al Consorcio Inframerica (Corporación América + Engevix)²⁰, no hay duda que la entidad contratante no cumple con los requisitos exigidos en el Pliego de Condiciones para que el contrato pueda ser acreditado como experiencia general en consultoría en negocios de aviación.

Como consecuencia de lo anterior, comedidamente solicitamos que esta experiencia no sea tomada en cuenta para efectos del cálculo de la experiencia general.

²⁰ <http://ppi.worldbank.org/snapshots/project/sao-goncalo-do-amarante-airport-7307>

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

3.7 Experiencia General en Diseño de Infraestructura: Proyecto de Construcción de la Rehabilitación del Aeropuerto de Morelia

El contrato relacionado en el Formato 4 bajo el título “Proyecto de Construcción de la Rehabilitación del Aeropuerto de Morelia” tampoco se encuentra inscrito en el RUP y de hecho el proponente no menciona su inclusión en el registro.

Al igual que en el contrato analizado en el numeral 3.4, esta experiencia no puede estar inscrita en el RUP, toda vez que, como consta en la certificación presentada por el Proponente, este contrato fue ejecutado por IDOM Ingeniería y Consultoría S.A. de CV (México) y no por IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U. (España).

Por demás, la certificación emitida por el Grupo Aeroportuario del Pacífico, contrario a lo que se exige en el 4.14.2.2. del Pliego de Condiciones, no certifica la referencia de la pista para la cual se realizó el diseño.

En ese sentido, teniendo en cuenta que el Proponente no cumple con las reglas del pliego de condiciones para acreditación de experiencia general, y que el contrato relacionado no puede estar inscrito en el RUP, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato dentro de su evaluación.

3.8 Experiencia General en Diseño de Infraestructura: Adecuación de Aeropuertos a NTAC Fases I y II

El Proponente no hace referencia en el Formato 4 al contrato en el RUP al que corresponde el presente contrato. Debe agregarse que luego de una revisión exhaustiva de los contratos en el RUP de IDOM que tiene como contratante a AENA Aeropuertos (No. 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 173, 174, 175, 179, 183 y 184 del RUP), ninguno de ellos corresponde en valor al contrato incluido en el Formato 4, como experiencia general en diseño de infraestructuras aeroportuarias.

De lo anterior sólo se puede afirmar que el presente contrato no se encuentra en el RUP de ninguno de los miembros del Proponente.

Adicionalmente, la certificación emitida por AENA Aeropuertos, contrario a lo que se exige en el 4.14.2.2. del Pliego de Condiciones, no certifica la referencia de la pista para la cual se realizó el diseño.

Igualmente, con respecto a este contrato, el Formato 4 presenta inconsistencias con respecto a la certificación presentada para este proyecto. Mientras que el monto del contrato certificado es de 1.074.000 Euros, cuya conversión utilizando OANDA Converter y la TRM histórica del Banco de la República da un valor total de \$2.702.800.802 pesos colombianos, el monto acreditado en el Formato 4 es de 2.774.500.369,42 pesos colombianos.

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Este valor debe ser tomado en proporción al porcentaje de IDOM dentro de la figura asociativa que ejecutó dicho contrato (50%) y por lo tanto el valor a acreditar sería de 2523,15 SMMLV.

Adicionalmente, la certificación aportada por el Proponente, que consta en los folios 311 y 313, emitida por un funcionario de AENA S.A., constituye un documento público, por lo que es necesario que esté debidamente apostillado.

Puesto que se trata de una experiencia ejecutada por una entidad diferente de quien participa en la propuesta y por lo tanto no puede estar registrada en su RUP y en todo caso, por carecer de los requisitos para su presentación al no estar discriminada la clave de pista diseñada y no estar adecuadamente apostillada, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato como experiencia general, por no cumplir con las normas establecidas en el pliego de condiciones.

Si pese a todo lo anterior, la entidad estime que esta experiencia resulta adecuada para su acreditación, habrá de tener en cuenta el porcentaje de participación de IDOM en la estructura plural.

3.9 Experiencias Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto de Dublin

Luego de realizar una revisión exhaustiva del Sobre 1A presentado por la Unión Temporal IDOM-SUMATORIA, se evidencia que ésta no aporta ningún tipo de soporte documental para este contrato.

Primero que todo, el Proponente no relaciona el contrato del RUP al que se refiere el presente contrato.

En segundo lugar, el Proponente desconoce las reglas establecidas en el pliego de condiciones para acreditación de experiencia específica. No se presenta ningún tipo de soporte documental de los autorizados en el mencionado numeral, para soportar la información contenida en el Formato 5 presentado.

Sin dicho soporte, y sin la relación al contrato correspondiente en el RUP, no es posible verificar información esencial para el presente proceso, como lo es la entidad contratante y el contratista, la fecha de inicio y terminación, el objeto y alcance del proyecto así como las actividades realizadas por el contratista.

Igualmente, teniendo en cuenta que según el Formato 5 se trata de un contrato en ejecución, al no existir un soporte documental, no es posible verificar que el valor cancelado por los servicios prestados sea igual o superior a 2.000.000 de pesos m/cte o su equivalente en SMMLV de 2016.

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

Debe advertirse, que en la verificación de requisitos puntuables del Informe de Evaluación, página 21, la ANI observa que al no encontrar soporte documental de este contrato en la propuesta, éste no será tenido en cuenta *“para la sumatoria de la experiencia general”*. Debe precisarse que ésta experiencia es aportada en el Formato 5, dentro del Sobre 1A, para acreditar experiencia específica en negocios de aviación, y no para acreditar experiencia general.

En ese sentido, por tratarse de un requisito que otorga puntaje, las falencias antes expuestas con respecto a la falta de soporte alguno en relación con el contrato de Dublín no podrán ser subsanadas por el proponente.

Teniendo en cuenta que la ANI en su informe de evaluación ha descartado este contrato de su evaluación, solicitamos comedidamente que se le asigne un puntaje de cero (0) en experiencia específica al Proponente. Esto teniendo en cuenta la regla de las páginas 63 y 64 del pliego de condiciones según la cual un proponente debe lograr al menos quinientos (500) puntos, donde al menos dos (2) contratos deben ser en Negocios de Aviación, so pena de que se le otorguen 0 puntos.

Siguiendo el Formato 5 presentado por el Proponente, al descartar el Contrato 02 (Dublín), éste estaría acreditando sólo un (1) contrato en Negocios de Aviación, por lo que se le debe otorgar un puntaje de cero (0) en experiencia específica. Lo anterior, sin perjuicio de las observaciones que respecto del otro contrato para la acreditación de experiencia específica en negocios de aviación se presentan en el numeral 3.5 de este mismo documento.

3.10 Experiencia Específica en Diseño de Infraestructura: Anteproyecto y Plan Operativo del Aeropuerto de Natal

En el numeral 3.6 de este mismo documento se analizaron las razones por las cuales la experiencia relacionada con el proyecto denominado “Anteproyecto y Plan Operativo del Aeropuerto de Natal” no debe ser tenida en cuenta para efectos de este concurso. Por tratarse de una experiencia proveniente de una propuesta para una licitación, comedidamente se ha solicitado a la ANI que la misma sea desechada.

A lo anterior, habrá de sumársele que el alcance de los trabajos ejecutados bajo dicho contrato no corresponden a los requeridos en el pliego para la acreditación de la experiencia específica. En efecto, la Nota del literal c), del numeral 5.2. del Pliego de Condiciones establece que *“Los contratos relacionados con el diseño de terminal de pasajeros y de la torre de control deberán ser contratos de diseño arquitectónico y funcional a nivel de proyecto arquitectónico (de acuerdo con lo definido en el decreto 2090 de 1989)(...)”*. Por su parte, el decreto 2090 de 1989, en el artículo 1.1.3, establece que Proyecto Arquitectónico es aquél *“elaborado con base en el anteproyecto aprobado por la entidad contratante y debe contener toda la información*

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

necesaria para que la construcción pueda ser ejecutada correctamente desde el punto de vista arquitectónico, en armonía con sus exigencias técnicas”.

Debe advertirse que según el certificado aportado por el proponente para este contrato, las labores adelantadas por IDOM correspondían a la elaboración de diseños a nivel de *anteproyecto*. Esto lo confirma la descripción que de esta experiencia en la página de IDOM, donde se establece con respecto a este contrato lo siguiente: “*El Plan operativo y Anteproyecto del aeropuerto de Natal (Brasil) se realiza para la licitación de la concesión del aeropuerto del grupo formado por GAP-FIDENS*”.²¹

Teniendo en cuenta lo establecido por el decreto 2090 de 1989, no se puede considerar que la labor ejecutada por IDOM constituye una labor de diseño arquitectónico y funcional a nivel de proyecto arquitectónico, ya que éste contrato no cumple con los requisitos básicos para ser acreditado como experiencia específica en diseño arquitectónico y funcional de terminales, por tratarse de un anteproyecto.

Adicionalmente, de la información presentada por el proponente como soporte, no es posible verificar el área de la terminal que se pretende acreditar, lo cuál contraviene el numeral 5.2., Literal b) del Pliego de Condiciones.

Como consecuencia de lo anterior, se solicita a la ANI desestimar este contrato para efectos de la acreditación de la experiencia específica.

3.11 Experiencia Específica en Diseño de Infraestructura: terminal 2 de Heathrow Airport

Lo primero que debe advertirse respecto de este contrato, es que la certificación que obra a folio 17 del Sobre 1A indica que labores fueron desarrolladas por Merebrook Consulting Ltd. El proponente pretende acreditar una experiencia que no es propia de IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U., no está registrada en su RUP y no indica que pretenda ser acreditada bajo la figura de matriz-subordinada o de red internacional de firmas.

Al respecto, tanto la acreditación de experiencia mediante red internacional de firmas como la acreditación de experiencia de matrices y subordinadas, exigen unos previstos en el numeral 5.2 del pliego de condiciones, los cuáles han sido desconocidos por el proponente. Más allá de la certificación de la entidad contratante, el Proponente no demuestra la relación existente entre Merebrook Consulting Ltd. e IDOM Ingeniería y Consultoría S.A.U.

Por lo anterior, comedidamente solicitamos a la ANI que no tenga en cuenta el presente contrato como experiencia específica en diseño funcional y arquitectónico de terminales de pasajeros.

²¹ <http://www.idom.com/es/proyecto/aeropuerto-de-natal/>

**SENER****Deloitte.**DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS

3.12 Experiencia Específica en Diseño de Infraestructura (Torres de Control): Torre de Control del Aeropuerto de Fuerteventura

La certificación presentada por el proponente para este contrato no permite verificar varias características esenciales para que pueda acreditarse la experiencia en diseño arquitectónico y funcional de torres de control.

Lo primero es que la certificación presentada no acredita la altura de la torre de control, para verificar si cumple con el mínimo exigido en el literal c) del numeral 5.2. del pliego de condiciones.

En segundo lugar, la certificación no demuestra que las labores ejecutadas por el Proponente corresponden a diseño arquitectónico y funcional de torres de control, de conformidad con el decreto 2090 de 1989.

Por las falencias evidenciadas anteriormente, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato como experiencia específica en diseño arquitectónico y funcional de torres de control.

En consecuencia, solicitamos comedidamente que se le asigne un puntaje de cero (0) en experiencia específica al Proponente. Esto teniendo en cuenta la regla de las páginas 63 y 64 del pliego de condiciones según la cual un Proponente debe lograr al menos quinientos (500) puntos, donde al menos un (1) contrato debe ser de diseño arquitectónico y funcional de torres de control, so pena de que se le otorguen 0 puntos.

Siguiendo el Formato 5 presentado por el proponente, al descartar el presente contrato, el proponente no estaría acreditando experiencia válida en diseño arquitectónico y funcional de torres de control, por lo que se le debe otorgar un puntaje de cero (0) en experiencia específica

3.13 Experiencia Específica en Diseño de Infraestructura (Torres de Control): Campo de Vuelo del Aeropuerto de la Palma

De conformidad con la certificación presentada por el Proponente para el presente contrato, las labores ejecutadas tuvieron como objeto la adecuación de del campo de vuelos del Aeropuerto de la Palma y no el diseño para su construcción.

Según la definición de la Real Academia de la Lengua Española, la adecuación se refiere a adaptar algo a las condiciones de una cosa. La restricción esencial que trae el pliego de condiciones con respecto a la acreditación de experiencia en Diseño de Pista, es que el diseño debe ser de una pista total y nueva (ver Nota del literal d), numeral 5.2 pliego de condiciones).

**SENER****Deloitte.**

DURÁN & OSORIO
ABOGADOS
ASOCIADOS
■■■

Igualmente, del certificado aportado no es posible verificar si la referencia de la pista objeto de diseño, corresponde a las referencias 4D, 4E o 4F exigidas en el pliego de condiciones.

En ese sentido, comedidamente solicitamos a la ANI no tener en cuenta el presente contrato como experiencia específica en diseño de pista.

En consecuencia, solicitamos comedidamente que se le asigne un puntaje de cero (0) en experiencia específica al proponente. Esto teniendo en cuenta la regla de las páginas 63 y 64 del pliego de condiciones según la cual un proponente debe lograr al menos quinientos (500) puntos, donde al menos un (1) contrato debe ser de diseño de pista, so pena de que se le otorguen 0 puntos.

Siguiendo el Formato 5 presentado por el proponente, al descartar el presente contrato, el Proponente no estaría acreditando experiencia válida en diseño de pista, por lo que se le debe otorgar un puntaje de cero (0) en experiencia específica.

Atentamente,

Álvaro Mauricio Durán Leal

Representante Legal Suplente

Unión Temporal Deloitte – Sener- Durán & Osorio - IVICSA