

Bogotá, 15 de diciembre de 2016

Señores

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Oficina de correspondencia

Avenida Calle 26 No. 59-51, Torre 4 Piso 2

Bogotá D.C., Colombia

Asunto: Respuesta a las observaciones de otros proponentes respecto de la propuesta de la Unión Temporal Dorado 2

Referencia: Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VE-CM-010-2016

En atención a las observaciones presentadas por otros proponentes a la propuesta presentada por el oferente Unión Temporal Dorado 2, publicadas el día 13 de diciembre de 2016, presentamos las respuestas respectivas con el fin de que sean tenidas en cuenta para efectos de la evaluación definitiva.

1. OBSERVACIONES DE LA UNIÓN TEMPORAL DELOITTE – SENER – DURÁN & OSORIO – IVICSA

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.

Respuesta:

En atención a la observación, aportamos nuevamente los documentos relativos a la existencia y representación de Mott MacDonald Limited (**ANEXO 1 - Existencia y representación de Mott MacDonald Limited**), con las copias debidamente certificadas por Joanna Maria Field y debidamente legalizadas, concordando por lo tanto con lo dispuesto en el documento notarial suscrito por Charles Ekeng Henshaw y su correspondiente apostilla.

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.

Respuesta:

Se aporta documento notariado expedido en España (**ANEXO 2 - Acta notarial socios AERTEC**), por el cual se deja constancia juramentada de que actualmente las únicas sociedades accionistas de la firma Aertec Solutions S.L. son las entidades Aertec Investments S.L. y Maraver Polar S.L., cada una con un porcentaje de participación del 50%, constancia que fue expedida el día 29 de septiembre de 2016. Adicionalmente no se evidencia en los documentos de existencia y representación legal aportados en el propuesta, situaciones de control respecto de Aertec Solutions S.L. ni como controlante ni como matriz, que puedan llevar la ANI a pensar que el proponente Unión Temporal Dorado 2, del cual hace parte la firma, ni ninguno de sus integrantes se encuentre en la situación descrita en el numeral 3.2 del pliego 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.

Respuesta:

La cláusula quinta del Acuerdo de Unión Temporal debe interpretarse sistemáticamente con lo estipulado en la cláusula séptima del mismo documento. De dicha interpretación se desprende que el querer de las partes es, sin mayores interpretaciones adicionales, acogerse al régimen de responsabilidad establecido en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993.

Resultando claro en últimas que el régimen de responsabilidad de este tipo de asociaciones, por estar expresamente regulado por la ley, no puede ser modificado por la voluntad de las partes, claridad que se expresa en la ya mencionada cláusula séptima del Acuerdo, la cual reza:

"Las responsabilidades que se desprenden de este Consorcio y sus efectos se regirán por las disposiciones previstas en el artículo 7° de la Ley 80 de 1993 para la Unión Temporal".

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 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.

Comendidamente 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.

Respuesta:

Conforme a lo dispuesto en el numeral 4.2 del pliego de condiciones, el Formato No. 2 deberá estar suscrito por el representante legal del proponente, por el representante legal del miembro de la figura asociativa (según corresponda) y por el contador público, auditor o revisor fiscal (según corresponda).

Por su parte, en las solicitudes de subsanación publicadas por la ANI el día 6 de diciembre de 2016, la entidad requirió al proponente Unión Temporal Dorado 2 la subsanación del mencionado formato 2 aportado en la propuesta, manifestando lo siguiente: "El integrante MOTT MACDONALD LIMITED debe allegar nuevamente el FORMATO NO. 2 correspondiente a CERTIFICADO DE CAPACIDAD DEL PROPONENTE debidamente suscrito por el representante legal del proponente, el representante legal del miembro de la figura asociativa, además debe estar firmado por el contador público colombiano quien efectúa las conversiones de monedas, quien debe adjuntar copia de la tarjeta profesional y certificación de antecedentes disciplinarios vigentes expedido por la Junta Central de Contadores, tal como lo establece el Pliego de Condiciones en su numeral 4.13 REQUISITOS CAPACIDAD FINANCIERA Y CAPACIDAD ORGANIZACIONAL párrafo primero".

En cumplimiento de dicho requerimiento, se remitió nuevamente el Formato No. 2 suscrito por el representante legal de la Unión Temporal, señor Enric Cuadras, el apoderado del representante legal de Mott MacDonald Limited, señor Carlos Alberto Posso, y la contadora pública quien adicionalmente suscribió la conversión de monedas, señorita Lina Pardo. Entendiéndose de esta manera subsanado el documento.

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.

Respuesta:

Conforme a lo dispuesto en el numeral 4.2 del pliego de condiciones, el Formato No. 2 deberá estar suscrito por el representante legal del proponente, por el representante legal del miembro de la figura asociativa (según corresponda) y por el contador público, auditor o revisor fiscal (según corresponda).

Por su parte, en las solicitudes de subsanación publicadas por la ANI el día 6 de diciembre de 2016, la entidad requirió al proponente Unión Temporal Dorado 2 la subsanación del mencionado Formato No. 2 de Mott MacDonald Limited aportado en la propuesta, manifestando lo siguiente: *"El integrante MOTT MACDONALD LIMITED debe allegar nuevamente el FORMATO NO. 2 correspondiente a CERTIFICADO DE CAPACIDAD DEL PROPONENTE debidamente suscrito por el representante legal del proponente, el representante legal del miembro de la figura asociativa, además debe estar firmado por el contador público colombiano quien efectúa las conversiones de monedas, quien debe adjuntar copia de la tarjeta profesional y certificación de antecedentes disciplinarios vigentes expedido por la Junta Central de Contadores, tal como lo establece el Pliego de Condiciones en su numeral 4.13 REQUISITOS CAPACIDAD FINANCIERA Y CAPACIDAD ORGANIZACIONAL párrafo primero".*

Acorde con esta misma interpretación del requerimiento manifestada por la entidad, el Formato No. 2 correspondiente a Aertec aportado en la propuesta se encuentra suscrito por el representante legal de la Unión Temporal, señor Enric Cuadras, el apoderado del representante legal de Aertec Solutions S.L., señor Andrés Valverde, y el revisor fiscal quien suscribió la conversión de monedas, señor Carlos Andrés Gómez. Entendiéndose de esta manera que el documento se encuentra acorde con los requerimientos que en la materia establece el pliego de condiciones del presente concurso de méritos.

Respecto de la aseveración contenida en la observación que por la presente se responde, contrario a lo manifestado en ella el señor Andrés Valverde cuenta con las facultades suficientes para la suscripción del documento en comento, en virtud del poder especial amplio y suficiente a aquel conferido mediante escritura pública del 3 de noviembre de 2016, y que fue aportado a folios 142 y siguientes de la propuesta.

En efecto, conforme a la mencionada escritura, el señor Valverde queda apoderado con el fin de que, en nombre y representación de AERTEC, *"tome parte en el proceso de selección abreviada para el **CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO No. VJ-VE-CM-010-2016** con objeto (...), y al efecto queda facultado para presentar propuestas, constituir Uniones Temporales de Empresas, participar y comprometer a AERTEC SOLUTIONS S.L., sin limitaciones, en las diferentes instancias del proceso de selección, suscribir los documentos y declaraciones que se requieran así como el contrato ofrecido, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios de acuerdo con el Pliego de Condiciones o con los requerimientos del cliente o de la legislación para el desarrollo del contrato, así como para representar judicial o extrajudicialmente en lo que a dicho concurso*

público o contrato se refiere, ante cualquier autoridad judicial, administrativa o privada en la que sea necesario”. (Subrayado fuera de texto).

A partir de lo anterior queda demostrada la capacidad legal del señor Andrés Valverde de representar a la sociedad Aertec en el presente proceso de selección, y en ese sentido, de suscribir los documentos del proceso incluido el Formato No. 2.

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 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 2012. 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.

Respuesta:

En efecto, de acuerdo con la Adenda 2, por la cual se modifica el literal n) del numeral 1.3 del pliego de condiciones, se considera “*Contrato de Consultoría para Negocios de Aviación o Contrato de Asesoría en Negocios de Aviación*” los contratos de “*asesoría y/o acompañamiento realizados a los clientes de la industria aeroportuaria y el transporte aéreo (autoridades de aviación, aeropuertos, o aerolíneas, concesionarios y operadores aeroportuarios) así como a bancos, inversionistas y prestamistas para diseñar y desarrollar estudios, estrategias o recomendaciones de inversión para el sector aeronáutico y/o aeroportuario, incluyendo estrategias de desarrollo, estrategias comerciales, estrategias de explotación comercial, estudios de rutas y tarifarios*”.

Se considera fuera de lugar la observación, amparándose en el literal h) del numeral 4.14.3 del mismo pliego, el cual hace referencia a la relación contractual de primer y segundo orden con un ente contratante, ya que se está intentando relacionar trabajos de consultoría para negocios de aviación o asesoría en negocios de aviación en un aeropuerto concreto, cualesquiera que éste sea, con la entidad concesionaria del mismo, condición no exigida por el pliego de condiciones ni por ninguna de sus adendas.

El certificado de Ferrovial es en efecto un contrato entre Aertec y Ferrovial Aeropuertos, en virtud del cual se realizó una asesoría para negocios de aviación para un aeropuerto donde Ferrovial tenía interés de inversión (Aeropuerto Madrid-Barajas). Ferrovial Aeropuertos es un operador aeroportuario. Por lo tanto, dicho contrato cumple exactamente lo solicitado por el pliego de condiciones y sus adendas.

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:

“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.” (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.

Respuesta:

Mott MacDonald ha estado en efecto asesorando tanto a los prestamistas como a la Corporación Quiport S.A. en el proyecto del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito (Ecuador), por lo que la Corporación Quiport S.A. es la entidad más apropiada para certificar los servicios de Mott MacDonald prestados en el aeropuerto, ya que es la entidad finalmente beneficiaria de toda la asesoría brindada por Mott MacDonald, ya sea a través de sus prestamistas o directamente a la misma.

En el certificado se establecen claramente las tareas realizadas por Mott MacDonald, las cuales demuestran que no se trata de una interventoría (ni de construcción ni de la concesión), sino que de acuerdo con la Adenda 2, por la cual se modifica el literal n) del numeral 1.3 del pliego de condiciones, se trata de un proyecto de “asesoría técnica y acompañamiento” realizado a “clientes de la industria aeroportuaria” (en este caso siendo los clientes Corporación Quiport S.A. y los prestamistas del proyecto: EDC, IDB, OPIC y US Exim), para “desarrollar estudios, estrategias o recomendaciones de inversión para el sector aeronáutico y/o aeroportuario, incluyendo estrategias de desarrollo, estrategias comerciales, estrategias de explotación comercial, estudios de rutas y tarifarios”, tal y como especifica el certificado en el listado de actividades desarrolladas por Mott MacDonald (revisión de pronóstico de tráfico, revisión de estrategias de desarrollo y conceptos operativos, apoyo en la definición del “business case”, entre otros). Por lo tanto cumple exactamente lo dispuesto en el pliego de condiciones y sus adendas.

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a contactar directamente a la Corporación Quiport S.A. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

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 financiadores. 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.

Respuesta:

Véase la respuesta a la observación anterior 1.7, la cual es igualmente aplicable para la asesoría brindada por Mott MacDonald en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de San José (Costa Rica).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a contactar directamente a AERIS Holding Costa Rica S.A. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

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 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.

Respuesta:

Según el numeral 4.14.1.2. del pliego de condiciones, literal b), se requiere acreditar experiencia en "Diseños de Plan Maestro para un aeropuerto que haya movilizado más de 8.000.000 de pasajeros en un (1) año dentro de los últimos diez (10) años, entendido como el número de pasajeros movilizados entre enero y diciembre del mismo año."

Tal como se puede evidenciar a través de la certificación aportada en la propuesta, el proyecto presentado es en efecto un proyecto de diseño a nivel de plan maestro (planeación del desarrollo aeroportuario asociado con la tercera pista del Aeropuerto de Londres Heathrow) para un aeropuerto que movilizó más de 8.000.000 de pasajeros en un año entero en los últimos 10 años (el Aeropuerto de Londres Heathrow movilizó más de 74 millones de pasajeros en el año 2015, tal y como se indica en el Informe Anual Tráfico Aeroportuario Mundial ACI 2015 aportado en la propuesta). Por lo tanto, se considera que el certificado emitido por Heathrow Airport Limited para los servicios brindados por Mott MacDonald cumple exactamente lo que se requiere en el pliego de condiciones y sus adendas.

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.

Respuesta:

Véase las respuestas a las observaciones anteriores 1.7 y 1.8, las cuales son igualmente aplicables para la asesoría brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Antalya (Turquía).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a directamente contactar a UniCredit para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Antalya, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

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.

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.

Respuesta:

Por lo que se refiere a las actividades brindadas por Mott MacDonald, véase las respuestas a las observaciones anteriores 1.7, 1.8 y 1.10, las cuales son igualmente aplicables para la asesoría brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Estambul (Turquía).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a directamente contactar a iGA Havalimani Isletmesi A.S. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Estambul, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

En relación a la segunda cuestión, el certificado claramente indica que el 100% de las actividades listadas, las cuales son evaluables para efectos de este Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VE-CM-010-2016, fueron desarrolladas por Mott MacDonald.

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)

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.*

(...)"

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.

Respuesta:

Conforme a lo establecido en el numeral 5.2 del pliego de condiciones, para el criterio de experiencia específica contenido en el literal d), el proponente deberá acreditar un contrato ejecutado en diseño de una pista de un aeropuerto/aeródromo existente o nuevo clave de referencia 4D, 4E o 4F, en proyectos que requieran pista total y nueva y que incluya mínimo la estructura de pavimento y el balizamiento de la pista. Como **NOTA** adicional, el pliego señala en su página 62 que el diseño debe referirse a la construcción de pista nueva, y no a la mera repavimentación.

De cara a lo anterior, en la certificación aportada a folio 603 de la propuesta se evidencia lo siguiente:

- a) Fue expedida directamente por la entidad contratante – AENA Aeropuertos, División de Proyectos, tal como aparece en el logo en la parte superior izquierda del documento y del sello que acompaña las firmas.
- b) Fue suscrita por el señor Pablo Raúl García Bartolomé, en su calidad de Jefe de la División de Obra Civil de AENA Aeropuertos S.A., de quien se presume la competencia para la firma de documentos de esta índole.
- c) Identifica la parte contratista como Unión Temporal AERTEC-TECAMAC, del cual hizo parte Aertec Ingeniería y Desarrollos S.L.U., hoy Aertec Solutions S.L., con un porcentaje de participación del 70%.
- d) Determina el objeto del contrato como “Asistencia Técnica para la redacción del proyecto básico de la nueva pista de vuelos en el Aeropuerto de Gran Canaria”, cuyas actividades

principales igualmente determina como la “*planificación y diseño básico de una nueva pista de vuelo de 3.100 m de longitud y clave 4F para operaciones de CAT I, sistemas de calles de rodaje asociadas, plataforma de estacionamiento y nuevos accesos al aeropuerto bajo esta pista. El diseño se desarrolló conforme a la normativa OACI, e incluye configuración geométrica, movimiento de tierras, nivelación, drenaje, pavimentos, señalización horizontal y vertical, balizamiento, así como la identificación de los servicios afectados y las medidas de mitigación*”.

A partir del documento anterior, se evidencia que cumple a cabalidad con lo requerido en el pliego de condiciones, como quiera que se trata de diseño para la construcción de una pista nueva clave 4F, en el aeropuerto existente de Gran Canaria, cuyo alcance contempló tanto la estructura de pavimento como el balizamiento de la pista. Para mayor aclaración del proyecto realizado, se pone a disposición de la Agencia Nacional de Infraestructura el proyecto en su conjunto, donde se pueden encontrar los anexos específicos de diseño de pavimentos y de balizamiento, así como los más de 80 planos que definen gráficamente el diseño desarrollado.

En el siguiente enlace se puede descargar la información del proyecto:

- [https://dl.dropboxusercontent.com/u/18614571/Gran%20Canaria%20Pista Proyecto.zip](https://dl.dropboxusercontent.com/u/18614571/Gran%20Canaria%20Pista%20Proyecto.zip)

Por su parte, el proponente Unión Temporal DELOITTE – SENER – DURÁN & OSORIO – IVICSA manifiesta, en una interpretación propia del pliego de condiciones, que el contrato certificado por AENA no cumple pues no corresponde al diseño de construcción o diseño de *proyectos constructivo*, y para ello cita el documento de *Instrucciones Generales para la Elaboración de Proyectos* de AENA, del cual extrae la definición de Proyecto Básico.

Al respecto, es importante manifestar que no es posible entender el sentido de la observación del proponente, como quiera que el pliego de condiciones no establece condiciones en cuanto al nivel de detalle de los diseños ejecutados; en efecto, no está requiriendo en ningún momento la acreditación de experiencia en diseño constructivo – en oposición al básico – sino la acreditación de diseño dirigido a la construcción de pistas nuevas – en oposición al diseño para repavimentación de pistas existentes. En ese sentido lo estipula la NOTA de la página 62 del pliego antes indicada, interpretación que ha sido acogida por la ANI desde que hasta el momento no nos ha requerido aclaración alguna respecto del contrato del Aeropuerto de Gran Canaria.

En todo caso, el documento citado por el proponente corresponde a una mera guía para la redacción de proyectos de infraestructura aeroportuaria de AENA, que contiene instrucciones y recomendaciones que podrán ser acogidas por los proyectistas en el desarrollo de los proyecto, tal como se puede leer en el acápite introductorio del documento presentado como ANEXO C por dicho proponente. Sin embargo, las especificaciones técnicas y alcance los proyectos se encuentran establecidas particularmente para cada uno de ellos en los pliegos técnicos que los regulan, pliegos que se erigen como el referente obligado en la definición del alcance del proyecto. A este propósito, nos permitimos aportar (**ANEXO 3 - Pliegos Gran Canaria**) el PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS propio del contrato de ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO BÁSICO “NUEVA PISTA DE VUELOS – AEROPUERTO DE GRAN CANARIA”, en cuya página 20 se lee lo siguiente:

4.2.1. Alcance

El Proyecto Básico tendrá el mismo grado de precisión que el Proyecto Constructivo pero su contenido se limitará a los siguientes aspectos: (...). (Subrayado fuera de texto).

Aclarando de esta manera, aun cuando para efectos de la evaluación de nuestra propuesta resulta absolutamente irrelevante, el nivel de detalle de los diseños adelantados por Aertec en ejecución del contrato con AENA.

Como consecuencia de lo anterior, y comoquiera que el contrato presentado como parte de la experiencia específica puntuable en Diseño de pistas cumple a cabalidad con las especificaciones del pliego de condiciones, le solicitamos a la entidad otorgar la totalidad de puntos designados para esta tipología de experiencia.

2. OBSERVACIONES DE LA UNIÓN TEMPORAL CPP DORADO II

2.1. Experiencia certificada por C & M Consultores S.A.:

Se solicita al consorciado CYM CONSULTORES, aclare certificado correspondiente al contrato orden No. 6, ya que según el certificado adjunto, el contrato esta sin finalizar a fecha de cierre del presente proceso, incumpliendo las exigencias del pliego de condiciones correspondiente a la experiencia general.

Respuesta:

Conforme a lo establecido en el numeral 3.7 (línea 22 de la página 32), numeral 4.2 (línea 16 de la página 40), numeral 4.14.3 (línea 14 de la página 59), 5.2 (línea 14 de la página 64 y línea 2 de la página 67), para el presente proceso de selección se admite la acreditación de experiencia del proponente a través de contratos en ejecución.

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

Se solicita al consorciado AERTEC, aclare certificado correspondiente al contrato orden No. 9 Redacción del Proyecto Básico de la nueva pista de vuelos en el aeropuerto de Gran Canaria, ya que según el certificado el alcance del Proyecto fue Diseño Básico, incumpliendo lo exigido en el Pliego de Condiciones el cual especifica claramente que "Los contratos relacionados con diseño de pista deben ser de diseño de construcción".

Respuesta:

Veáse la respuesta a la observación No. 1.12 presentada por la Unión Temporal Deloitte – Sener - Duran&Osorio – Ivicsa, comoquiera que versa sobre el mismo punto y por lo tanto la respuesta le es igualmente aplicable.

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

Se solicita al consorciado Mott Mac Donald Ltd. que aclare el alcance de su certificación número 1 (Quiport S.A.) dado que parte de la descripción de los trabajos corresponde a alcance relacionado con Project Management (este objeto está claramente excluido de la definición de Negocios de Aviación en el pliego de condiciones (página 8, línea 17): “No se incluye dentro de esta definición la ejecución de Planes Directores, Planes Generales o Planes Maestros Aeroportuarios, así como tampoco contratos de Project Management...”). El alcance a que hacemos referencia es el siguiente:

- *Revisión de los contratos de los sub contratistas y de operación comercial*
- *Definición y gestión de riesgos durante la construcción y/o vida útil de la Infraestructura*
- *Monitoreo de los procesos constructivos y las operaciones aeroportuarias de forma periódica;*
- *Definición de recomendaciones sobre las medidas de control a aplicar en procesos constructivos y en la fase operativa.*

Estas tareas corresponden claramente a un alcance de “Project Management”, y entonces, dado lo anterior, se solicita al consorciado modificar su certificado para incluir solo el monto de honorarios relacionado con el alcance requerido en el pliego de condiciones excluyendo aquel relacionado con Project Management, presentando una copia del contrato autenticada para soportar dicho alcance, o en su defecto excluir la credencial del presente proceso.

Asimismo, solicitamos a la entidad verificar si el monto resultante cumple con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

Respuesta:

En el certificado se establecen claramente las tareas realizadas por Mott MacDonald, las cuales demuestran que no se trata de un proyecto de Project Management, sino que de acuerdo con la Adenda 2, por la cual se modifica el literal n) del numeral 1.3 del pliego de condiciones, se trata de un proyecto de *“asesoría técnica y acompañamiento”* realizado a *“clientes de la industria aeroportuaria”* (en este caso siendo los clientes Corporación Quiport S.A. y los prestamistas del proyecto: EDC, IDB, OPIC y US Exim), para *“desarrollar estudios, estrategias o recomendaciones de inversión para el sector aeronáutico y/o aeroportuario, incluyendo estrategias de desarrollo, estrategias comerciales, estrategias de explotación comercial, estudios de rutas y tarifarios”*, tal y como especifica el certificado en el listado de actividades desarrolladas por Mott MacDonald (revisión de pronóstico de tráfico, revisión de estrategias de desarrollo y conceptos operativos, apoyo en la definición del “business case”, entre otras actividades, como las mencionadas en esta observación, las cuales forman parte de un alcance típico de un proyecto de asesoría técnica para la inversión en infraestructura aeroportuaria durante su construcción y/u operación). Por lo tanto cumple exactamente lo dispuesto en el pliego de condiciones y sus adendas.

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a contactar directamente a la Corporación Quiport S.A. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

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

Se solicita al consorciado Mott Mac Donald Ltd. que aclare el alcance de su certificación número 2 (Aeris Holding) dado que parte de la descripción de los trabajos corresponde a alcance relacionado con

Project Management (este objeto está claramente excluido de la definición de Negocios de Aviación en el pliego de condiciones (página 8, línea 17): “No se incluye dentro de esta definición la ejecución de Planes Directores, Planes Generales o Planes Maestros Aeroportuarios, así como tampoco contratos de Project Management...”). El alcance a que hacemos referencia es el siguiente:

- *Revisión y/o aprobación de actividades constructivas previas a su ejecución*
- *Revisión de los contratos de los sub contratistas*
- *Definición y gestión de riesgos durante la construcción y/o vida útil de la Infraestructura*
- *Monitoreo de los procesos constructivos y las operaciones aeroportuarias de forma periódica;*
- *Definición de recomendaciones sobre las medidas de control a aplicar en procesos constructivos y en la fase operativa.*

Estas tareas corresponden claramente a un alcance de “Project Management”, y entonces, dado lo anterior, se solicita al consorciado modificar su certificado para incluir solo el monto de honorarios relacionado con el alcance requerido en el pliego de condiciones excluyendo aquel relacionado con Project Management, presentando una copia del contrato autenticada para soportar dicho alcance, o en su defecto excluir la credencial del presente proceso.

Asimismo, solicitamos a la entidad verificar si el monto resultante cumple con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

Respuesta:

Véase la respuesta a la observación anterior 2.3, la cual es igualmente aplicable para la asesoría brindada por Mott MacDonald en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de San José (Costa Rica).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a contactar directamente a AERIS Holding Costa Rica S.A. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

2.5. Experiencia Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto de Antalya:

Se solicita al consorciado Mott Mac Donald Ltd. que aclare el alcance de su certificación número 3 (Unicredit) dado que parte de la descripción de los trabajos corresponde a alcance relacionado con Project Management (este objeto está claramente excluido de la definición de Negocios de Aviación en el pliego de condiciones (página 8, línea 17): “No se incluye dentro de esta definición la ejecución de Planes Directores, Planes Generales o Planes Maestros Aeroportuarios, así como tampoco contratos de Project Management...”). El alcance a que hacemos referencia es el siguiente:

- *Revisión de actividades de construcción previo al inicio de las obras*
- *Revisión de los contratos de los sub contratistas*
- *Revisión de la gestión de riesgos durante la construcción y/o durante las fases operativas del aeropuerto.*

• *Suministro de actividades frecuentes de monitoreo a la construcción y/u operaciones del aeropuerto.*
Estas tareas corresponden claramente a un alcance de “Project Management”, y entonces, dado lo anterior, se solicita al consorciado modificar su certificado para incluir solo el monto de honorarios relacionado con el alcance requerido en el pliego de condiciones excluyendo aquel relacionado con Project Management, presentando una copia del contrato autenticada para soportar dicho alcance, o en su defecto excluir la credencial del presente proceso.

Asimismo, solicitamos a la entidad verificar si el monto resultante cumple con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

Respuesta:

Véase las respuestas a las observaciones anteriores 2.3 y 2.4, las cuales son igualmente aplicables para la asesoría brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Antalya (Turquía).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a directamente contactar a UniCredit para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Antalya, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

2.6. Experiencia Específica en Negocios de Aviación: Aeropuerto de Estambul:

Se solicita al consorciado Mott Mac Donald Ltd. que aclare el alcance de su certificación número 4 (IGA HAVALIMANI ISLETMESI A.S) dado que parte de la descripción de los trabajos corresponde a alcance relacionado con Project Management (este objeto está claramente excluido de la definición de Negocios de Aviación en el pliego de condiciones (página 8, línea 17): “No se incluye dentro de esta definición la ejecución de Planes Directores, Planes Generales o Planes Maestros Aeroportuarios, así como tampoco contratos de Project Management...”). El alcance a que hacemos referencia es el siguiente:

- *Revisión de presupuestos (CAPEX, OPEX, Mantenimiento)*
- *Revisión de actividades de construcción previo al inicio de las obras*
- *Suministro de gestión de riesgos durante la construcción*
- *Suministro de actividades frecuentes de monitoreo a la construcción y operaciones del aeropuerto.*
- *Suministro de asesoría de controles a proyectos durante las fases operativas del aeropuerto.*

Estas tareas corresponden claramente a un alcance de “Project Management”. Adicionalmente, la actividad remanente consiste en una revisión del plan maestro y diseños del aeropuerto. Dado lo anterior, se solicita al consorciado modificar su certificado para incluir solo el monto de honorarios relacionado con el alcance requerido en el pliego de condiciones excluyendo aquel relacionado con Project Management, y Planes Maestros presentando una copia del contrato autenticada para soportar dicho alcance, o en su defecto excluir la credencial del presente proceso.

Asimismo, solicitamos a la entidad verificar si el monto resultante cumple con los requisitos establecidos en el pliego de condiciones.

Respuesta:

Véase las respuestas a las observaciones anteriores 2.3, 2.4 y 2.5, las cuales son igualmente aplicables para la asesoría brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Estambul (Turquía).

Para mayor clarificación, emplazamos a la Agencia Nacional de Infraestructura a directamente contactar a iGA Havalimani Isletmesi A.S. para conocer más detalles de la asesoría para negocios de aviación brindada por Mott MacDonald al Aeropuerto de Estambul, en caso de requerir aclaraciones adicionales.

CONCLUSIONES:

Como quiera a que a partir de las respuestas presentadas en el presente documento se evidencia el cumplimiento efectivo a la totalidad de los requerimientos de orden jurídico, financiero y técnico establecidos en el pliego de condiciones, se solicita a la ANI habilitar la propuesta del proponente UNIÓN TEMPORAL DORADO 2 en todos sus componentes, y en consecuencia otorgar el máximo del puntaje establecido para cada uno de los criterios de asignación.

Atentamente,



Enric Cuadras Oliva

C.E. No. 594.566

Representante Legal de la Unión Temporal Dorado 2