

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	<p>1) Lo primero se refiere al Plan Maestro. En alguna parte de los documentos se establece que será el concesionario el encargado de definir, actualizar y aprobar el Plan Maestro. Sin embargo, en las resoluciones de la AEROCIVIL se establece que esa es una competencia o bien de la AEROCIVIL o bien de la autoridad territorial que tenga a su cargo la operación del aeropuerto. La última resolución publicada en Junio por la AEROCIVIL establece que se exceptúan aeropuertos en concesión o que están siendo concesionados por la ANI. Sin embargo, el Plan Maestro es fundamentalmente el plan de negocios y de expansión de un aeropuerto a largo plazo. Es un asunto básicamente de política aeronáutica nacional, y no entendemos entonces cuál es el alcance de esa definición por parte del concesionario. Si yo tengo unas obras y unas intervenciones previamente definidas y debo estar actualizando el Plan Maestro para, digamos, darle la extensión de veinte años que requiere el pliego eso quiere decir que el concesionario va a ser el encargado durante el plazo de su proyecto de determinar cuáles son las intervenciones adicionales, hacia dónde va a crecer el aeropuerto, cuál es el plan de expansión. Creemos que esto definitivamente debe continuar en cabeza de la AEROCIVIL o en su caso de la Entidad Concedente, mas no del concesionario. Repito, es un asunto de política aeronáutica nacional y no creemos que deba ser el concesionario quien asuma definir y actualizar cuál es la política de expansión o de crecimiento del aeropuerto, ni cuál debe ser su plan de negocios. Esto además debe ser después aprobado por la entidad territorial y por la AEROCIVIL, entonces no nos queda muy claro cuál es el alcance digamos de esa obligación a cargo del concesionario.</p>	<p>La cláusula objeto de observación, literal 20 del numeral 1.6 del Apéndice 2 Técnico, tiene fundamento en la misma resolución 3108 del 11 de junio de 2014, cuyo artículo segundo transitorio señala que: " Se exceptúa de lo dispuesto en esta resolución, los aeropuertos que a la fecha de publicación del presente acto administrativo, se encuentren en proceso de estructuración para la entrega en concesión o cualquier otro esquema contractual que defina la Agencia Nacional de Infraestructura, conforme a la reasignación de funciones prevista en los decretos 4164 y 4165 de 2012". Por lo anterior queda vigente la norma anterior que se transcribe a continuación: "14.2.2.5.3. Todo aeródromo abierto a la operación pública nacional o internacional, con operación regular y clasificado con la clave de referencia 3C, 4C, 4D, 4E o 4F según lo previsto en el numeral 14.3.1.6. de éstos Reglamentos, debe contar con un documento de planificación aeroportuaria (Plan Maestro), con un horizonte mínimo de veinte (20) años, elaborado bajo la responsabilidad de su explotador o propietario.</p> <p>El explotador del aeródromo debe presentar su Plan Maestro ante la UAEAC, en concordancia con las políticas de desarrollo de la aviación civil vigentes establecidas por la UAEAC para la correspondiente aprobación; dicho explotador también debe revisar su Plan Maestro como mínimo cada tres (3) años y actualizarlo cada seis (6) años. Resolución N°. 01621 de ABR 16 de 2013. Publicada en el Diario Oficial N° 48.770 del 23 de Abril de 2013.</p>	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
2	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	<p>2) El segundo tema que queremos poner de presente es el relacionado con los indicadores de niveles de servicio que son propios de las aerolíneas. Algo se dijo hace un momento al respecto, y es que creemos que acá hay un error, respetuosamente, conceptual en la medida en que se establecen dentro de los indicadores de niveles de servicio del concesionario, por ejemplo, la operación de puentes de abordaje, el tiempo de entrega de las maletas y esas actividades corresponden propiamente a la aerolínea. En alguna observación que ya había sido realizada al respecto se dijo básicamente, se puso de presente esto a la ANI, y la respuesta fue que si bien las actividades de operaciones de abordaje y de entrega de maletas no recaen de manera directa en el concesionario sí recaen de manera indirecta puesto que es el propio concesionario el que gestiona la subcontratación de estos servicios. Respetuosamente creemos que esto es equivocado. Quien subcontrata esos servicios son las aerolíneas. Eso es tanto como penalizar el ingreso del concesionario porque se demoren en el chequeo de pasajeros en los counters de cada una de las aerolíneas.</p> <p>Es una operación propia de la aerolínea. El concesionario no es policía de la aerolínea, no es autoridad, no puede estar persiguiendo a las aerolíneas para que esa operación la realicen, y sí ve impactado, o puede llegar a ver impactado sus ingresos por cuenta de esto. Creemos que deben ser revisados esos indicadores de niveles de servicio que pueden afectar los ingresos del concesionario, y creemos que se está confundiendo la operación, es decir, las aerolíneas son clientes del concesionario, si yo soy el concesionario la aerolínea es mi cliente y yo no puedo</p>	<p>Reiteramos que si bien las actividades de operación de puentes de abordaje y de entrega de maletas, ejemplos tratados en la pregunta, no recaen de manera directa en el concesionario, sí recaen de manera indirecta, puesto que es el propio concesionario el que gestiona la contratación / subcontratación de estos servicios (sean desarrollados por las propias aerolíneas o agentes de handling ad hoc contratados por éstas o por el propio concesionario). Siendo así y buscando mejorar el servicio al pasajero, es por ello necesario controlar el cumplimiento de indicadores asociados a estas actividades, puesto que su correcto desempeño influye directamente en la actividad aeroportuaria y en la calidad del servicio percibido por el pasajero.</p> <p>De este modo, el Concesionario deberá establecer los niveles de calidad de servicio correspondientes en el contrato que defina con los terceros que presten estos servicios en la plataforma – asistencia a equipajes – o de operación de puentes de abordaje, para el caso planteado y para otro no mencionados.</p>	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		<p>estar detrás de ella como policía exigiéndole el cumplimiento de esos indicadores, ni voy a poder hacerle un <i>pass through</i> de las multas o de las deducciones que me haga a mí la entidad concedente por el incumplimiento de estos indicadores.</p>			
3	<p>ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS</p>	<p>3) El tercer punto que queríamos tratar es una referencia que se hace en el Apéndice Técnico, en el último que se publicó, que dice literalmente: "En el caso de aeropuerto Benito Salas de Neiva y Vargas de Popayán, aunque no tienen una resolución como aeropuerto internacional sí se deberán tener en consideración estos requisitos en línea con los esfuerzos realizados por la Aeronáutica Civil en la certificación de los aeropuertos internacionales." Eso, es decir, ¿cuál es la obligación que le están poniendo aquí al concesionario? Porque la obligación de, digamos, tener en consideración los requisitos para la certificación internacional ¿me implica, por ejemplo, llevar todos los niveles de intervención que tengo que hacer, las obras, a niveles en que se pueda certificar el aeropuerto nacional como internacional? eso implicaría que yo tenga que hacer unas obras adicionales o no. Y voy a poner un ejemplo específico: en el aeropuerto de Popayán las luces están montadas, por ejemplo, en postes de concreto. Para certificarlo como internacional yo tengo que cambiar todos esos postes. Entonces, eso no está contemplado dentro mis niveles de intervención mínima ni mi apéndice técnico como una intervención a cargo del concesionario, pero sí esto que dice que debo tener en consideración los requisitos para certificarme como aeropuerto internacional. Entonces, ¿cuál es el alcance con claridad, digamos, de la intervención que debe hacer el concesionario. O ¿debo realizar y contemplar para efectos de mi</p>	<p>Se aclara que el Apéndice 2. Técnico no está exigiendo la Certificación de los Aeropuertos Nacionales para Diciembre del 2016, y que se ajusta a lo que señala el RAC para los aeropuertos internacionales. Es de anotar que la necesidad de certificación no es excluyente sino que aplica para todos los aeropuertos en cumplimiento con las disposiciones de la OACI, y la UAEAC como autoridad ha definido una fecha para los Aeropuertos Internacionales, es por ello que en el Apéndice 2 Técnico de SO se señala que para los no internacionales el Concesionario será el responsable de obtener la certificación de los aeropuertos durante el periodo de la concesión (numeral 18 del 1.6). En este sentido las intervenciones previstas en el plan de intervenciones se orientan a ello en el lado aire. Cabe anotar que la UAEAC determinará en ejercicio de sus competencias las fechas de certificación de los aeropuertos con operación nacional, si así lo considera.</p> <p>La sección 11.9 del contrato parte general sobre obligaciones del concesionario dispone que: "46) Actualizar el permiso de operación y realizar las actividades de su competencia tendientes a obtener la certificación de aeropuerto de que trata el numeral 14.2.3 del RAC en los términos señalados en el Apéndice 2 - Técnico. El Interventor verificará que el Concesionario haya adelantado todas la gestiones y actividades</p>	<p>APÉNDICE TÉCNICO</p>	<p>TÉCNICA</p>

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		propuesta todas las intervenciones necesarias para certificarme como aeropuerto internacional, o no?	necesarias para obtener la certificación de aeródromo a que se refiere el presente numeral y que efectuó todos los actos razonablemente posibles para obtenerla."		
4	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	4) Un punto adicional tiene que ver con el cambio de especificaciones técnicas. En el contrato se dice que si durante la ejecución del proyecto sobreviene un cambio de ley aplicable que pueda impactar la especificación técnica, y que me genere un sobrecosto, será obligación del concesionario realizar esas intervenciones, si se genera un sobrecosto y cuando la ANI le notifique que va a asumir ese sobrecosto. Digamos que la solicitud de claridad ahí es, un cambio normativo en una especificación técnica que implique un sobrecosto puede implicar un sobrecosto importante y que puede afectar mi modelo financiero. Entonces, no la sola notificación de la ANI donde me dice cómo va a asumir esos sobrecostos debería ser suficiente. Yo necesito que haya un acuerdo entre la ANI y el concesionario a cómo se van a asumir los sobrecostos, y no que la ANI me mande simplemente una carta diciéndome que me va a pagar en cinco, en diez, en quince o en veinte años esos sobrecostos adicionales. Creemos que ahí debe ser sujeto de un acuerdo entre las partes y no simplemente mediante la notificación que haga la ANI.	Se trata de un riesgo que en los términos de la Sección 5.2.6 f) concordante con la Sección 15.2 a) xxiv), es un riesgo asignado y asumido por el Concesionario, siempre que como allí se indica no impliquen mayores costos, evento en el cual no se requerirá solicitud de cumplimiento de ANI. Ahora, en el evento en que no fuere así, la modificación sólo le sea exigible al Concesionario, cuando medie solicitud de ANI, para lo cual como allí se indica, "lo requiera mediante una Notificación, en la que se indique la forma en que la ANI cubrirá los mayores costos –de ser el caso– que conlleve la ejecución del cambio en las Especificaciones Técnicas". La minuta dispone que en la Notificación bajo estudio, la ANI informará la forma en que ésta cubrirá los mayores costos, de ser el caso. Por tanto, será la entidad Concedente la que determine la forma de cubrir y pagar esos mayores costos.	APÉNDICE TÉCNICO	JURÍDICA
5	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	5) Un último punto se refiere a la articulación de las obras que se encuentran en curso versus las que me están pidiendo en el proyecto. Vemos que en el aeropuerto de Neiva actualmente se está realizando una obra en la cabecera para un área de circulación. Hoy en día se está trabajando sobre esa obra. Sin embargo lo que me está pidiendo el contrato es que yo, esa obra	Es obligación del concesionario realizar todas las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, así como en el momento de presentación de las bases de diseño será responsabilidad de éste la evaluación las condiciones técnicas, constructivas y operativas del estado actual de la infraestructura donde ejecutarán las intervenciones, y realizará las actuaciones	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		<p>nueva que se está realizando actualmente pase por encima para extender la pista los doscientos metros adicionales, o los metros adicionales que me está pidiendo el apéndice técnico. Entonces, la pregunta o la solicitud de aclaración es: ¿Se están teniendo en cuenta esas obras que se están haciendo hoy en los aeropuertos, que en seis meses me están pidiendo que les pase por encima y las borre? ¿O no? Es básicamente eso, ¿Se está articulando lo que se está haciendo hoy en día en los aeropuertos con lo que me están pidiendo como intervenciones?</p>	<p>necesarias y adicionales para cumplir con lo prescrito en el Apéndice 2. Técnico. La estructuración del proyecto si está teniendo en cuenta las obras en ejecución que se adelantan en los Aeropuertos por parte de Aerocivil y para el efecto ha previsto expresamente en la Sección 5.1 b) vi) de la minuta del contrato puesta a disposición de los interesados, lo siguiente: "Entrega de los bienes que conforman el Aeropuerto.</p> <p>"El Aeropuerto será entregado física y materialmente al Concesionario mediante la elaboración de un inventario que indique la existencia material de los bienes efectivamente entregados, luego de lo cual se procederá a suscribir el Acta de Entrega de la Infraestructura en la que se dé cuenta del proceso respectivo. El mencionado inventario hará parte integral del Acta de Entrega de la Infraestructura. En dicha Acta se deberá consignar <u>(i) el estado de las obras contratadas y en ejecución que a la fecha la Aerocivil esté adelantando directamente o por conducto de Contratistas de ésta</u> y (ii) el estado de las obras que haya contratado y que a la fecha no han iniciado su ejecución. En todo caso la totalidad de las obras objeto de los contratos vigentes deberán ser terminadas por la Aerocivil o por sus contratistas y en consecuencia serán pagadas por la Aerocivil.</p> <p>(...)</p> <p><u>Como consecuencia de las obras contratadas por la Aerocivil, el Concesionario se obliga a actualizar el Plan de Intervenciones, para lo cual deberá presentarlo al</u></p>		

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<u>Concedente para su aprobación en un término no mayor a los treinta (30) días siguientes a la fecha de suscripción del Acta de Entrega de Infraestructura. "</u>		
6	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	6) Finalmente, coadyuvamos la solicitud de ampliar el plazo para presentar propuestas. Definitivamente consideramos que el plazo actual es un plazo que no es conveniente.	Mediante la Adenda 1 al Pliego de Condiciones, publicada en el SECOP el 8 de Octubre se modificó el Cronograma, ampliando el plazo de la licitación.	PLIEGO DE CONDICIONES / CRONOGRAMA	PROCEDIMENTAL
7	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY/COLPATRIA	1) ¿Cuándo se va a publicar el Plan de Intervención y la nueva resolución de tarifas?	<p>El Plan de Intervenciones de cada Aeropuerto del proyecto está publicado desde el 18 de septiembre de 2014 en el portal de contratación del proceso de la referencia.</p> <p>Respecto a las resoluciones de tarifas, una vez sean aprobadas por la UAEAC, serán publicadas en el cuarto de información de referencia del proceso. Sin embargo, en este mismo cuarto de información están publicados los proyectos de resolución de tarifas presentados a la UAEAC para su estudio y aprobación. Se anexa el link respectivo:</p> <p>ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos/General%20V2/Resoluciones%20Tarifas%20%28EN%20REVISI%C3%93N%29/</p>	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA – PROCEDIMENTAL
8	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY/COLPATRIA	2) Cómo se va a manejar el tema del respaldo de los fondos de capital privado que no acreditaron requisitos habilitantes?	En la sección 1.4.23 se dispone que :""Fondo de Capital Privado Nuevo". Corresponde al Fondo de Capital Privado que respalde al Oferente o al SPV mediante un Compromiso Irrevocable de Inversión que no haya respaldado al Precalificado, alguno de sus Integrantes o al futuro SPV durante la Precalificación. En ningún caso un Fondo de Capital	PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<u>Privado Nuevo podrá acreditar Experiencia en Inversión y/o Capacidad Financiera establecida en la Invitación a Precalificar."</u>		
9	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	1) En la presentación que se hizo el pasado 15, se manifestó que el grado de inversión al Aeropuerto de Barranquilla sería de trescientos cincuenta mil millones de Pesos. Sin embargo, en el Apéndice 2, el especial de Barranquilla, son seiscientos diez mil millones. Entonces, pues quisiéramos un poco más de aclaración sobre el nivel de las inversiones que se deben realizar.	<p>Respecto a los valores indicados en la reunión del 15 de septiembre, éstos correspondieron a una parte del valor del contrato, es decir únicamente al monto estimado del Capex para cada uno de los módulos, más no, al monto total estimado de la inversión (Capex + Opex).</p> <p>Se aclara que el numeral 3.3. del Apéndice Parte Especial define para cada uno de los proyectos el valor del contrato, el cual de acuerdo con el artículo 14 del Decreto 1467 de 2012, concierne a "el presupuesto estimado de inversión que corresponde al valor de la construcción, reparación, mejoramiento, equipamiento, operación y mantenimiento del proyecto según corresponda", cuyo alcance está claramente definido en los documentos del proceso.</p> <p>Adicionalmente, se le recuerda al observante que de acuerdo con lo estipulado en el numeral 1.9.3 del Pliego de condiciones, los Precalificados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Precalificados para la presentación de su Oferta, deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en</p>	PLIEGO DE CONDICIONES / APÉNDICE TÉCNICO	FINANCIERA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos.		
10	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2) En la misma reunión del 15 de Septiembre se había manifestado que el tema del riesgo predial se iba a acotar como las otras 4G. Dentro de los documentos que vimos y la nueva publicación de la matriz de riesgos encontramos que el 100% es para el privado, o sea, no está como las otras 4G. Y adicionalmente vemos que el valor de 2.600 millones puede ser corto contando que son treinta y cinco mil, mal o bien contados, metros cuadrados eso nos daría como unos \$73.000 Pesos por metro cuadrado para hacer esta atención en la parte predial. Entonces, pues solicitamos un poco de aclaración y pues si se puede acotar como está en las otras 4G.	La asignación de riesgos, está acorde con lo dispuesto por el CONPES 3807 de 2014, aplicable en los términos allí descritos al modo de transporte aeroportuario. Respecto al valor Estimado de Predios y Compensaciones establecido para el Aeropuerto de Barranquilla la Entidad considera que es acorde con las áreas que se deben adquirir.	APÉNDICE TÉCNICO	PREDIAL
11	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	3) En el tema de la nueva estructura de pavimento se esboza, porque entendemos en la parte técnica, que va a ser una estructura de asfalto encima de la loza actual, todo esto estamos hablando de Barranquilla, pero no dan los espesores, se habla de la geomalla, unas arenas de estabilización, pero no hay la estructura como tal. Entonces, a ver si hay posibilidad de que nos pudieran suministrar un poco más de detalle en esa parte técnica.	Se publicó en el cuarto información de referencia desde el 23 de Septiembre, nueva información relativa a estudios geotécnicos y de pavimentos del Aeropuerto Ernesto Cortissoz. El link directo es: ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos/Ernesto%20Cortissoz%20V2/T%C3%A9cnico/5.%20INVERSIONES/5.i%29%20ESTUDIOS%20PREVIOS/	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			De igual forma, el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.		
12	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	1) En cuanto a la Matriz de Riesgos consideran que no es afortunada la distribución del riesgo aviario que se hace en cabeza del privado.	<p>La Matriz de riesgos del proyecto, publicada el 18 de septiembre de 2014 no se incluye el peligro aviario. El numeral 11.4 del Contrato de Concesión establece unas obligaciones contractuales a cargo del concesionario, respecto al peligro aviario.</p> <p>"11.4 Peligro aviario</p> <p><i>a) Se considera peligro aviario la presencia de aves en el Aeropuerto y sus áreas circundantes, que puede causar eventos de colisión entre éstas y las aeronaves que hacen uso de las instalaciones del Aeropuerto.</i></p> <p><i>b) A partir de la suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura y hasta la suscripción del Acta de Reversión será obligación del Concesionario tomar todas las medidas que sean necesarias para evitar que la presencia de aves impidan el vuelo seguro de las aeronaves en el aeropuerto, en sus inmediaciones y durante la aproximación y salida de las mismas, de conformidad con lo establecido en el PROGRAMA NACIONAL DE LIMITACIÓN DE FAUNA y en El PROGRAMA DE GESTIÓN DEL RIESGO PARA EL CONTROL DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA formulado para el aeropuerto . En caso de discrepancia entre el Concedente y el Concesionario sobre el área en la cual debe ser adoptada una</i></p>	MATRIZ DE RIESGOS	RIESGOS

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p><i>medida orientada a la prevención del peligro aviario, ésta será resuelta por la Aerocivil.</i></p> <p><i>c) Será responsabilidad del Concesionario, a través de quien designe como Director del Proyecto, presidir el comité aeroportuario de prevención del peligro aviario y de la fauna.</i></p> <p><i>d) El Concesionario deberá cumplir con la normatividad relacionada con la prevención del peligro aviario en la ejecución de las actuaciones de las Intervenciones de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización y por lo tanto, durante la ejecución de las mismas, evitará la disposición de materiales, agua, desechos o cualquier otro tipo de material orgánico o inorgánico que atraiga la presencia de aves al Aeropuerto.</i></p> <p><i>e) En caso que, en adición a lo previsto en “El Programa de Gestión del Riesgo para el Control del Peligro Aviario y Fauna” vigente, los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización, el Concesionario deba realizar alguna Intervención o adquirir algún equipo para dar cumplimiento a la obligación prevista en este numeral, se le dará, para efectos de su retribución, el mismo tratamiento de las Intervenciones Voluntarias y se seguirá el mismo procedimiento previsto para ellas. Si el Concedente no aprueba la Intervención o la adquisición de que se trate, entonces el Concesionario quedará liberado de su responsabilidad solamente en cuanto a la realización de la Intervención o la adquisición de que se trate.</i></p>		

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<i>f) Lo anterior, sin perjuicio de los requerimientos que en materia de prevención del peligro aviario se establecen en el Apéndice 2 - Técnico y en el Apéndice 5 - Gestión Ambiental."</i>		
13	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2) En relación con la Matriz de Riesgos les gustaría que también se acotara y distribuyera el de comunidades en cabeza de la Entidad Pública.	Con respecto a la gestión social dicha actividad puede ser cumplida sin ningún inconveniente por el privado, pues para ello deberá contar con personal idóneo y experto en la materia. Al igual que la gestión predial, dicha cesión del público al privado ha sido generador de un mejor y más eficiente manejo de este aspecto y en tal sentido se procura que estos procesos a cargo del privado contribuyan positivamente al desarrollo del proyecto. No se trata de suplir al Estado, sino de desarrollar una actividad, que está en capacidad de ejercer el particular pues no se trata del ejercicio de ninguna atribución o potestad del Estado. El Estado intervendrá en lo de su competencia y apoyará en lo que a su alcance esté, para lo cual el Documento Conpes ha señalado la política y la ejecución de acciones tendientes a fortalecer este tema. El contrato contempla un evento eximente de responsabilidad dentro de la categoría de Fuerza Mayor Ambiental y Social cuando exista una imposibilidad del concesionario no imputable a éste de llevar a cabo la consulta previa.	MATRIZ DE RIESGOS	RIESGOS

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
14	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	3) Otro tema en materia de los informes que son necesarios presentar del tema de estupefacientes de la AEROCIVIL. Nos gustaría tener claridad si es el Precalificado el que tiene que presentar el informe, o es la Entidad Pública encargada la que debe remitir el informe a la ANI. Se ha hecho ya un envío de información preliminar para que la Entidad encargada desarrolle y elabore esos informes pero no hay claridad en el Pliego quién lo debe aportar. También se ha visto que existen demoras en la consecución de estos informes, no hemos visto que se publiquen, entonces también nos gustaría que nos ayudaran con ese tema.	Es el precalificado quien en los términos de la sección 5.3.1 iv) del pliego de condiciones debe aportarlo.	PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA
15	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	4) También un aspecto importante, técnico pero con incidencia jurídica, es el relacionado con el Indicador relacionado con el desempeño de los operadores aeroportuarios. Vemos que no es lógico que las demoras por ejemplo en el tema de tráfico de maletas o cualquier tipo de demoras que vaya a presentar un operador afecte la retribución del concesionario, conforme a que son vínculos distintos. Entonces, sí nos gustaría que eso fuera analizado desde un punto de vista mucho más adecuado frente al contrato.	Si bien las actividades como la operación de puentes de abordaje y de entrega de maletas, ejemplos tratados en la pregunta, no recaen de manera directa en el concesionario, sí recaen de manera indirecta, puesto que es el propio concesionario el que gestiona la contratación / subcontratación de estos servicios (sean desarrollados por las propias aerolíneas o agentes de handling ad hoc contratados por éstas o por el propio concesionario). Siendo así y buscando mejorar el servicio al pasajero, es por ello necesario controlar el cumplimiento de indicadores asociados a estas actividades, puesto que su correcto desempeño influye directamente en la actividad aeroportuaria y en la calidad del servicio percibido por el pasajero. De este modo, el Concesionario deberá establecer los niveles de calidad de servicio correspondientes en el contrato que defina con los terceros que presten estos servicios en la plataforma – asistencia a equipajes – o de operación de	APÉNDICE TÉCNICO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			puentes de abordaje, para el caso planteado y para otro no mencionados.		
16	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	1) Van a hacer presentación de sus observaciones por escrito para efecto de que sean contestadas de la misma manera, pero sí quieren solicitar en esta audiencia, y con el fin de garantizar y asegurar la debida concurrencia en este proceso, que se amplíe un poco el plazo de cierre para la presentación de las propuestas. Todo lo anterior en la medida en que no solamente con el documento de respuestas que fue publicado hace unos días sino también con el Pliego de Condiciones Definitivo publicado se han introducido unos cambios bastante significativos que impactan e implican necesariamente profundizar en los análisis que durante casi un año han venido haciendo los Precalificados, y los cuales pues no entendemos coherente que se vayan a resolver en tan solo mes y veinte o veinticinco días, que es lo que está planteado para presentar una propuesta en debida forma. Entonces, si hay otras solicitudes en este mismo sentido, que se le dé aplicación también a la norma en cuanto a que si hay pluralidad de solicitudes en el mismo sentido pues se proceda de conformidad.	Mediante la Adenda 1 al Pliego de Condiciones, publicada en el SECOP el 8 de Octubre se modificó el Cronograma, ampliando el plazo de la licitación.	PLIEGO DE CONDICIONES / CRONOGRAMA	PROCEDIMENTAL
17	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	1) Nosotros estamos un poco preocupados por la licitación. Vemos que la información es escasa para construir una propuesta competitiva, y más aún cuando entendemos que la Ley de Infraestructura, y eso ha sido característico de la ANI en otros procesos, característico en el buen sentido, ha abierto procesos con estudios de factibilidad. Nosotros hoy estudios de factibilidad para estos aeropuertos no vemos, respetuosamente. Eso es lo primero que quisiéramos que revisen por favor.	Desde un punto de vista técnico se ha desarrollado la prognosis de tráfico que condicionará las obras de ampliación de cada aeropuerto, atendiendo tanto al volumen de pasajeros esperados, como la carga y las operaciones de aeronaves teniendo en cuenta su tipología. Además, en base al estado actual de cada aeropuerto, se han definido las obras de modernización necesarias considerando además la necesidad de certificar el mismo. A estas actuaciones se les han añadido	CUARTO DE INFORMACIÓN / DOCUMENTOS DEL PROCESO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>aquellas necesarias para adecuar la capacidad del aeropuerto a la demanda en cada subsistema, considerando el corto, medio y largo plazo. Todas estas actuaciones han sido definidas mediante documentación gráfica en los planos y gráficos incluidos en el anexo técnico, como en las especificaciones técnicas de cada una de las actuaciones. Esta definición es suficientemente detallada (factibilidad), en base a la experiencia de los consultores técnicos aeroportuarios del equipo de estructuración, como para poder valorar la complejidad de cada una de estas actuaciones, así como la inversión económica asociada para cada una de ellas. No obstante, dentro de los parámetros que marca el contrato, se han definido todas las actuaciones que se consideran idóneas para satisfacer las necesidades de la demanda prevista, y tienen carácter de mínimos (en alcance y especificaciones técnicas). A partir de esta base, será el precalificado el responsable de optimizar las obras que se adecúen mejor a su propia estimación de demanda de tráfico, que coincidirá o no a la establecida en la estructuración, y dependerá de la estrategia de desarrollo que haya previsto el precalificado para el aeropuerto. En este sentido, los estudios realizados por la entidad y sus estructuradores, tienen como objeto la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto con el fin de encontrar una alternativa de referencia para ejecutar las intervenciones requeridas. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición de los precalificados los estudios y diseños que soportan la alternativa propuesta por la ANI consensuada con Aerocivil y avalada por el estructurador, aquellos tienen la facultad de "realizar sus</p>		

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>propios estudios y diseños de detalle para la ejecución de las Actuaciones de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización del Aeropuerto" tal como lo establece el numeral 2.3 Introducción del apéndice 2 Técnico. Las especificaciones constituyen los parámetros mínimos que deberá atender el Concesionario al momento de la elaboración de sus propios estudios y diseños de detalle para la Adecuación y Modernización del Aeropuerto concesionado, y –cuando aplique– al momento de la ejecución de las Intervenciones sin perjuicio de la autonomía que se le concede al Concesionario mediante el presente Contrato de Concesión para que, en el marco de las Especificaciones Técnicas de Diseño, elabore sus propios diseños bajo su entera responsabilidad.</p> <p>Finalmente, en el Pliego de Condiciones se establece que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.</p>		

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
18	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	2) En segundo lugar, la Resolución de 24 de Enero de 2014 en la cual se muestran las tarifas que podrán cobrarse en el aeropuerto en Barranquilla, se especifica que la Tasa Aeroportuaria Internacional es de 71 dólares por pasajero. Sin embargo, nos hemos enterado por información de los estructuradores y de prensa que esta resolución bajará los precios a 38 dólares. Sin embargo, no tenemos cómo corroborar este valor. Entonces, para efectos de construir la oferta sin saber efectivamente cuál va a ser esa tarifa es complejo, por lo que respetuosamente solicitamos la corrección de la resolución o su expedición previamente.	La estructura tarifaria propuesta para el aeropuerto Ernesto Cortissoz, contempla una reducción en la tarifa de la tasa aeroportuaria internacional. Adicionalmente, para todas las tasas reguladas se establecen unos límites máximos pero otorga autonomía al concesionario para cobrar tarifas inferiores. Lo anterior, previendo la entrada de aerolíneas de bajo costo, así como el manejo de eficiencias en horas valle, entre otros. El proponente podrá verificar los proyectos de resoluciones de tarifas publicados en el cuarto de datos del proceso, conforme al link presentado en la respuesta de pregunta siete (7) de esta matriz.	APÉNDICE TÉCNICO	FINANCIERA - TÉCNICA
19	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	3) No vemos, no existen, no sabemos cuáles son las tarifas que el concesionario podrá cobrar por uso de puentes, derecho de rampas, etc. Eso tampoco lo hemos encontrado en el Cuarto de Información.	El proponente podrá verificar los proyectos de resoluciones de tarifas publicados en el cuarto de datos del proceso, conforme al link presentado en la respuesta de pregunta siete (7) de esta matriz.	APÉNDICE TÉCNICO	FINANCIERA - TÉCNICA
20	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	4) De igual manera hemos reiterado varias veces, de forma verbal y por escrito, una información estadística respecto de cada uno de los aeropuertos. Esta información que nos gustaría tener consiste en conocer cuáles son los pasajeros que hacen conexión, y el desglose de pasajeros ida y regreso, así como los pasajeros comerciales de vuelos chárter. Eso tampoco lo hemos podido evidenciar.	El proponente puede revisar la nueva información relativa a estadísticas de tráfico publicada desde el 23 de septiembre, publicadas en el cuarto de información de referencia del proceso. El link directo es: ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos/General%20V2/	CUARTO DE INFORMACIÓN / DOCUMENTOS DEL PROCESO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
21	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	5) Es igualmente necesario conocer estadísticas de peso de aeronaves, operaciones diarias o nocturnas, horas promedio de parqueo, entre otras operaciones que afecten diariamente los ingresos del concesionario y son necesarísimas para determinar las proyecciones.	El proponente puede revisar la nueva información relativa a estadísticas de tráfico publicada desde el 23 de septiembre, publicadas en el cuarto de información de referencia del proceso. El link directo es: ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos/General%20V2/	CUARTO DE INFORMACIÓN / DOCUMENTOS DEL PROCESO	TÉCNICA
22	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	6) Es muy importante el tema del Cápex. Nosotros tenemos un gran temor y una gran incertidumbre en lo que se refiere a las pistas y calles de rodaje en el aeropuerto de Barranquilla. Nosotros no vemos que la información sea suficiente para construir una propuesta; y entendemos, de acuerdo a las fuentes que cita el Estructurador, que sí hay un informe muy detallado de esa pista y de esas calles para saber exactamente la calidad de la intervención, qué es lo que toca hacer ahí. Eso es una incertidumbre inmensa, inmensa en Barranquilla donde les pedimos por favor presenten toda la información, si obviamente la tienen, y si no construyamos el estudio necesario, pero por favor no presentemos ofertas sin tener esa información, eso es muy importante. El peso de esa obra dentro del Cápex puede ser del 30 o del 40 por ciento dependiendo de la intervención fuerte o mínima que toque hacer. Eso es muy importante.	Se publicó en el cuarto de información de referencia desde el 23 de septiembre, nueva información relacionada con estudios geotécnicos y de pavimentos relacionados con el Aeropuerto Ernesto Cortissoz. El link directo es: ftp://ftp.ani.gov.co/Aeropuertos/General%20V2/ Por otra parte, se le recuerda al observante que de acuerdo con lo estipulado en el numeral 1.9.3 del Pliego de condiciones, los Precalificados, al elaborar su Oferta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. En todo caso, los estimativos técnicos que hagan los Precalificados para la presentación de su Oferta, deberán tener en cuenta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en dicho Contrato, sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos se deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos.	APÉNDICE TÉCNICO	FINANCIERA - TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			De igual forma, el Proponente es responsable de desarrollar los estudios técnicos y económicos que considere necesarios, llevando a cabo la debida diligencia, para elaborar su Propuesta.		
23	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	7) En el tema de redes, las redes menores todo el riesgo es del concesionario, sin embargo no vemos estudios sobre esas redes y sobretodo en el tema de factibilidad.	La información disponible sobre las redes existentes es la facilitada por la Aerocivil y que se incluye en el Cuarto de Información de Referencia. En caso de que el Proponente no la considere suficientemente detallada, deberá realizar la debida diligencia mediante visitas a los aeropuertos y estudios técnicos propios para desarrollar su propuesta. Tal y como se especifica en el Pliego de Condiciones apartado 1.10.2: "Adicionalmente, los Precalificados deberán verificar las condiciones climáticas, de pluviosidad, topográficas y geológicas, las características de los equipos requeridos para la ejecución de las obligaciones del Contrato, las características del tráfico en cada una de las etapas del Proyecto, existencia e interferencias de Redes, y, en general, todos los demás aspectos que puedan afectar el cumplimiento del Contrato, todo lo cual debe ser tomado en cuenta para la preparación de la Oferta." En la documentación técnica presentada se han definido las especificaciones técnicas asociadas a las actuaciones (tanto obras de modernización como de ampliación).	CUARTO DE INFORMACIÓN / DOCUMENTOS DEL PROCESO	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE

MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES FORMULADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
24	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	8) Manifiesta que coadyuva la solicitud de ampliación del plazo, e incluso que como lo ha hecho la ANI en otros procesos, se considere la suspensión con el fin de tener toda la información completa.	Mediante la Adenda 1 al Pliego de Condiciones, publicada en el SECOP el 8 de Octubre se modificó el Cronograma, ampliando el plazo de la licitación.	PLIEGO DE CONDICIONES / CRONOGRAMA	PROCEDIMENTAL

Octubre 29 de 2014

ESTAS RESPUESTAS DEBEN ENTENDERSE QUE SON LAS ACTUALIZADAS Y SUSTITUYEN CUALQUIER RESPUESTA DADA EN OTRO SENTIDO POR LA ENTIDAD.

Proyectó: Estructurador Integral UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN AEROPUERTOS

Revisó aspectos técnicos: Bernardo Bonilla Pinzón / Experto 7 / Gerencia Proyectos Aeroportuarios / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó aspectos técnicos: Carlos Hernando Lasprilla Salguero / Gerente Proyectos Aeroportuarios / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos financieros - riesgos: Edna Patricia Pazos Monsalve / Contratista / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos de riesgos: Holman Rojas Llanos / Experto 7 / Gerencia de Riesgos / Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Aprobó aspectos financieros – riesgos: Claudia Maritza Soto Cárdenas / Gerente Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos prediales: Germán Arturo Bohórquez Guzmán / Contratista / Gerencia Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó aspectos prediales: Dilver Octavio Pintor Peralta / Experto 8 / Gerencia Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Aprobó aspectos prediales: Edgar Chacón Hartmann / Gerente Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó aspectos jurídicos: Carolina Charum Guzmán / Abogada / GIT Estructuración / Vicepresidencia Jurídica

Aprobó aspectos jurídicos: Liliana Andrea Coy Cruz / Gerente / GIT Estructuración / Vicepresidencia Jurídica

Revisó aspectos jurídicos procedimentales: Gabriel Vélez Calderón / Contratista / GIT Contratación / Vicepresidencia Jurídica

Aprobó en aspectos jurídicos procedimentales: Gabriel Eduardo Del Toro Benavides / Gerente GIT Contratación / Vicepresidencia Jurídica