

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**



Libertad y Orden

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

**ACTA DE LA AUDIENCIA DE ASIGNACION DE RIESGOS Y ACLARACION DEL PLIEGO DE  
CONDICIONES DEFINITIVO**

**LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-IP-LP-012-2013**

En Bogotá D.C., siendo las 10:00 a.m. del veinticinco (25) de septiembre de 2014, la Agencia Nacional de Infraestructura, de conformidad con lo establecido en el artículo cuarto de la ley 1150 de 2007, el artículo 220 el Decreto 019 de 2012, y el artículo 39 el Decreto 1510 de 2010, da inicio a la audiencia de asignación de riesgos y de aclaración del pliego de condiciones de la licitación pública número VJ-VE-IP-LP-012- 2013 que tiene por objeto: *“Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de uno (1) o dos (2) contratos de concesión, bajo el esquema de asociación público privada-APP, con el (los) siguiente(s) objeto(s): Módulo 1: “Administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortíssoz que sirve a la ciudad de Barranquilla”. Módulo 2: “Administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra de los Aeropuertos de la Zona Sur-Occidente la cual, para todos los efectos se entiende que está integrada por los Aeropuertos El Edén de Armenia, Benito Salas de Neiva, y Guillermo León Valencia de Popayán.”*

Nos acompaña en la presente Audiencia el Gerente de Aeropuertos de la Vicepresidencia de Estructuración, Dr. Carlos Lasprilla y el abogado líder en representación de la Gerencia de Contratación, el Dr. Gabriel Vélez.

La metodología que rige la presente audiencia es la siguiente: les concederemos el uso de la palabra, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 5 y 6 del Pliego de Condiciones, a los representantes debidamente certificados de cada uno de los precalificados. Acto seguido, le concederemos la palabra, teniendo en cuenta que es una audiencia pública, a cualquier interesado que quisiera hacer una manifestación al mismo por un término máximo de 10 minutos. Repito, de igual forma, a cada uno los representantes de los precalificados les concederemos un término de 10 minutos para que se pronuncien acerca del contenido del Pliego de Condiciones, cada uno de sus apéndices y de la matriz de riesgos, que fue publicado el día 18 septiembre de la semana inmediatamente anterior.

Teniendo en cuenta que se van a presentar observaciones, muchas de ellas podrán ser contestadas en la presente audiencia, teniendo en cuenta su grado de complejidad. En caso que no sean resueltas en la misma, se dará respuesta mediante un acta que será publicada en el Secop.

Llamaré a los representantes de los precalificados en el orden en que se encuentran en la resolución mediante la que se conformó la lista de precalificados para el presente proceso.

## **1. ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS – NAC.**

No se manifiesta nadie en representación de esta Estructura Plural.

## **2. ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL.**

En primera instancia no se manifiestan.

Al finalizar los demás Precalificados, interviene el Dr. Carlos Padilla.

Hemos presentado una serie de observaciones por escrito ya, sin embargo hemos considerado importante en esta audiencia poner de presente algunos puntos para entender el alcance y la claridad del proyecto.

- 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.
- 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. 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 estar detrás de ella como policía exigiéndole el cumplimiento de esos indicadores, ni voy a poder hacerle un *pass through* de las multas o de las deducciones que me haga a mí la entidad concedente por el incumplimiento de estos indicadores.
- 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 propuesta todas las intervenciones necesarias para certificarme como aeropuerto internacional, o no?
  - 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.
  - 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 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?

- 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.

Se informa que la ANI procederá a dar respuesta mediante un documento publicado en el SECOP.

### **3. ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS DEL DESARROLLO.**

No se manifiesta nadie en representación de esta Estructura Plural.

### **4. ESTRUCTURA PLURAL FERROVIAL AEROPUERTOS S.A. Y CINTRA INFRAESTRUCTURA COLOMBIA S.A.S.**

No se manifiesta nadie en representación de esta Estructura Plural.

### **5. ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY/COLPATRIA**

Interviene la Dra. Natalia Uribe en representación de la Estructura Plural.

- 1) ¿Cuándo se va a publicar el Plan de Intervención y la nueva resolución de tarifas?
- 2) ¿Cómo se va a manejar el tema del respaldo de los fondos de capital privado que no acreditaron requisitos habilitantes?

Se informa que la ANI procederá a dar respuesta mediante escrito publicado en el SECOP.

### **6. ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTOS COLOMBIA SPV.**

Interviene Rafael Núñez en nombre de la Estructura Plural.

- 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.
- 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.

- 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 informa que se responderán mediante un documento que se publicará en el SECOP.

## **7. ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV.**

Interviene el Dr. Miguel Castro en representación de la Estructura Plural.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 5) Indica que presentarán otras por escrito.

Se indica que se procederá a la respuesta mediante documento publicado en el SECOP.

## **8. ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AEREA 2014.**

Interviene el Dr. Javier Delgado en representación de la Estructura Plural.

- 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.

Se indica que se procederá a la respuesta mediante documento publicado en el SECOP, e igualmente analizaremos su solicitud de prorrogar el cierre de la presente licitación.

## **9. ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLANTICO.**

Interviene el Dr. Pedro Valencia en representación de la Estructura Plural.

Voy a hacer un pequeño resumen de las inquietudes que tenemos, en principio respecto de la licitación, muchas de ellas ya ustedes las conocen porque se preguntaron durante el proceso de preapertura de la licitación, durante los borradores de pliego, y respetuosamente queremos insistir en ellas.

Pido igualmente disculpas por adelantado si algo de lo que diga ahora dentro del día de hoy o de ayer fue publicado en el Cuarto de Datos.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
  - 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.
  - 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.

En este punto, el Gerente informa que la información estadística y técnica está en este momento en alcance superior a la que había en el proyecto de pliego de condiciones.

Se indica que se procederá a la respuesta mediante documento publicado en el SECOP.

## **10. ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR – EPACIN.**

Interviene el Dr. Lincoln Chacón en representación de la Estructura Plural.

- 1) Cuando habla de la experiencia para la construcción, es que habla en 30 Km de carreteras, uno de los apartes dice ampliación de al menos un carril. Entonces, cuando uno mira una carretera de tres carriles y la compara contra la de un solo carril pues hay una diferencia grande. Como pide 30 Km pues la solicitud es que esa medida sea cuantificada en kilómetros carril para que haya como una equivalencia en esa construcción de carreteras.
- 2) ¿Son válidas las vías urbanas como experiencia en estas carreteras?
- 3) Manifiestan que se unen a la solicitud de ampliación en el plazo para la presentación de las propuestas solicitada por otro proponente.

Se indica que se procederá a la respuesta mediante documento publicado en el SECOP

## **INTERVENCIÓN DE LOS PARTICULARES NO PRECALIFICADOS QUE DESEEN HACERLO.**

Se deja constancia de que no hay ningún particular que quiera intervenir.

Se pregunta si existe alguna solicitud adicional, a lo cual el representante de la **Estructura Plural Aeropuerto Atlántico**, Dr. Pedro Valencia, 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.

Se informa que se analizará esta solicitud y en caso de considerarla procedente se procederá a la publicación de la correspondiente Adenda.

No siendo más el objeto de la presente, se da por terminada la Audiencia de Aclaración de Pliego de Condiciones Definitivo y Matriz de Riesgos, correspondiente a la Licitación Pública No. VJ-VE-IP-LP-012-2013, siendo las 10:34 a.m. del 25 de septiembre de 2014.

Para constancia, se firma en Bogotá a los treinta (30) días del mes de septiembre de 2014.

[Original Firmado Por]  
**GABRIEL EDUARDO DEL TORO BENAVIDES**  
Gerente de Contratación Vicepresidencia Jurídica

Proyectó: Gabriel Vélez Calderón – Abogado/Gerencia de Contratación/Vicepresidencia Jurídica