

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No	Presenta Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	1. Solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI que se suministre información adicional sobre la iniciativa privada consistente en el "Centro Logístico Aeroportuario" pues dicho proyecto podría impactar significativamente los ingresos del concesionario. Adicionalmente, se solicita se considere la conveniencia de aprobar una iniciativa privada que constituye directa competencia para quien resulte adjudicatario dentro de esta licitación pública y que, adicionalmente, entendemos no constituiría un ingreso regulado a favor del concesionario.	Es importante resaltar lo establecido en el Artículo 14 de la Ley 1508 de 2012 en el cual se precisa lo siguiente: " <i>Estructuración de proyectos por agentes privados. Los particulares podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, asumiendo la totalidad de los costos de la estructuración, y presentarlos de forma confidencial y bajo reserva a consideración de las entidades estatales competentes.</i> " De esta manera se aclara que nos encontramos frente a un caso de reserva legal, en el cual la ANI tendrá que ofrecer todas las garantías al originador privado.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 1.2. a) (xvi)	JURÍDICA / TÉCNICA
2	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	2. De manera respetuosa solicitamos a la ANI que se extienda el plazo que ésta tiene para verificar los documentos que acreditan el Cierre Financiero que actualmente es de 20 días. Lo anterior en la medida en que según el contrato de concesión si la ANI guarda silencio en dicho término, se entenderá como no aprobado el cierre financiero. De modo que al extender el plazo se le otorgue a la ANI el tiempo suficiente para verificar la documentación sin que opere el silencio administrativo antes de que venza el mismo. En caso contrario, solicitamos que el silencio administrativo sea positivo.	No procede su solicitud. El plazo previsto para la verificación de los documentos que acreditan el Cierre Financiero, ha sido evaluado y se considera suficiente para llevar a cabo la revisión del caso. Por otra parte, el contrato de concesión - Parte General numeral 3.4 (g), establece: " <i>Se entenderá que el Concesionario ha obtenido el Cierre Financiero cuando la ANI manifieste, expresamente y por escrito y dentro de un término de veinte (20) Días contados desde la presentación completa de la documentación a la que se refiere el presente numeral su conformidad con los documentos aportados por el Concesionario para acreditar dicho Cierre Financiero. Si la ANI guarda silencio en este término, se entenderá no aprobado el Cierre Financiero. En este caso y en cualquiera otro de controversia sobre el cumplimiento o no de la obligación de obtener el Cierre Financiero, la diferencia será sometida al Amigable Compondor.</i> " Por otra parte, frente a la solicitud del observante de que el silencio, en caso de vencimiento de plazo, sea un silencio positivo, la Entidad NO acepta dicha solicitud, debido a que el contrato ha regulado el procedimiento, plazo y silencio que considera razonables atendiendo la naturaleza del proyecto.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 3.4 (g)	FINANCIERA
3	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	3. Solicitamos a la ANI se aclare si el concesionario cuenta con un término específico para solicitar la inscripción como explotador del aeropuerto en el Registro Aeronáutico de la AEROCIVIL.	En los términos de la Sección 5.1 b) v) sobre "Entrega del Aeropuerto", " <i>Una vez entregado el aeropuerto al Concesionario, éste deberá hacer la inscripción como explotador del Aeropuerto en el Registro Aeronáutico de la AEROCIVIL y deberá actualizar el permiso de operación del aeropuerto.</i> ". Lo anterior significa que el Concesionario inmediatamente concluya la Entrega, debe proceder a ejecutar los trámites allí descritos de forma que pueda dar en todo momento cumplimiento a la Ley Aplicable.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 5.1 (b) (v)	LEGAL - TÉCNICA

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

4	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	4. Solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI se aclare el estado en que se encuentran las aeronaves abandonadas, en cuanto a la titularidad de su dominio, plazos de prescripción adquisitiva y deudas relacionadas a las mismas (sanciones, multas, cargos, etc.)	La Entidad ha puesto a disposición de los interesados la información disponible en el cuarto de datos de referencia. Corresponde al interesado en desarrollo de su debida diligencia recaudar la información adicional que estime necesaria.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 5.1 (b) (vi)	LEGAL
5	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	5. Solicitamos a la ANI que se establezca expresamente el plazo que tiene la ANI para aprobar el plazo adicional sin sanciones para el concesionario de que trata el numeral 5.2.4, puesto que si bien se establece que la solicitud debe presentarse 30 días antes del vencimiento del plazo correspondiente, no queda claro en qué momento la ANI resuelve dicha solicitud, resolución que bien podría concurrir con el vencimiento mismo del plazo cuya extensión se solicita.	En la sección 5.2.4 c) del Contrato Parte General se establece que "La solicitud de ampliación del plazo para la terminación de una Intervención en los términos de la presente Sección, <u>será aceptada en todo caso</u> por ANI, en tanto <u>cumpla con los requisitos establecidos en esta Sección</u> ."El subrayado es nuestro.	SKBQ- Contrato de Concesión - Parte General Numeral 5.2.4	LEGAL
6	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	6. Solicitamos que se aclare que el riesgo de cambio de especificaciones técnicas se trata de un riesgo compartido entre la ANI y el concesionario. En la medida en que los costos relacionados con las adecuaciones pueden impactar significativamente el modelo financiero del concesionario, no cualquier esquema de pagos por parte de la ANI necesariamente resulta viable para el concesionario por lo cual debe ser objeto de acuerdo entre las partes. De lo contrario se constituye en una contingencia incierta para el concesionario.	No es correcta la afirmación del observante. El riesgo de cambio de especificaciones técnicas es un riesgo asignado y asumido por el concesionario, de acuerdo con las obligaciones contenidas en el contrato Parte General, numeral 5.2 - Actividades para la Ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización. Adicionalmente, en el numeral 5.2.6 (f) del contrato Parte General, se establece : " <i>Si, durante la ejecución del presente Contrato sobreviene un cambio de la Ley Aplicable que pudiese implicar a su vez un cambio en las Especificaciones Técnicas, esa modificación no le será obligatoria al Concesionario, salvo que la ANI 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. Las obras adicionales que surjan como resultado de estos cambios en las Especificaciones Técnicas, se tramitarán cumpliendo con los requisitos previstos en este Contrato para las Obras Complementarias. Si las modificaciones a que se refiere esta Sección no implican mayores costos, las mismas serán de obligatorio cumplimiento para el Concesionario, sin necesidad de requerimiento alguno por parte de la ANI</i> ". Por lo tanto la Entidad considera que el asunto se encuentra regulado en los documentos contractuales del proceso, motivo por el cual no procede ninguna modificación al respecto.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 5.2.6. (F) / Numeral 15.2 (a) (xxiv)	FINANCIERA - RIESGOS

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

7	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	7. Solicitamos a la ANI que se aclare el literal observado en el sentido de indicar el momento exacto en que el interventor fija el Plazo de Cura, por ejemplo: en el informe mensual de interventoría en que se verifique el incumplimiento que debe ser saneado por el concesionario.	En los términos previstos en la Sección 12.2 a), el momento en que el Interventor debe proceder a fijar el Plazo de Cura, será aquel en el que el incumplimiento sea "detectado". Por lo anterior no resulta procedente la solicitud.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte General. Numeral 12.2 (a)	LEGAL
8	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	8. Solicitamos a la ANI se extienda a un (1) año el plazo que tiene el concesionario para implementar sistemas de cobro individuales de servicios públicos domiciliarios en las áreas arrendadas por éste y que requieran de dichos servicios. Lo anterior en la medida en que en la práctica dicha "individualización" suele ser compleja y no depender totalmente del concesionario sino de los prestadores de servicios públicos domiciliarios.	El plazo de seis (6) meses se ha estimado como un plazo razonable y en caso en que se den los supuestos descritos por el observante, habrá de darse aplicación a lo previsto en la sección 16.2 b) sobre eventos eximentes de responsabilidad.	SKBQ - Apéndice Técnico No. 2 - Numeral 1.2.1	TÉCNICA
9	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	9. Solicitamos respetuosamente a la ANI que se aclare, en caso de que se exija la repavimentación total de la pista, cómo deberá el concesionario mitigar el impacto de las obras que requieran un cierre total de la pista y la forma en que se compensaría la misma.	Como se especifica en el apartado 1.6 Consideraciones Generales, del apéndice 2. Técnico: "El Concesionario deberá elaborar un Plan de Vigilancia de la Seguridad Operacional y Operatividad de cada una de las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, con objeto de mitigar o reducir la afección al safety y a la operatividad, permitiendo la correcta operación del Aeropuerto durante la fase de obras". Ahora bien, para realizar un repavimentado en concreto asfáltico no es necesario el cierre de la pista. El Concesionario deberá ejecutar las actuaciones durante la franja horaria en la que la afección a la operatividad sea mínima, incluyendo si es necesario los trabajos nocturnos.	SKBQ - Apéndice Técnico No. 2 - Numeral 1.2.1	TÉCNICA

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

10	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	<p>10. Entendemos que las tasas aplicables al aeropuerto de Cartagena están siendo objeto de evaluación, considerando aplicar una tarifa muy inferior a la aplicable al aeropuerto Ernesto Cortisoz. Esto afectaría gravemente los ingresos del concesionario pues la demanda se trasladaría al aeropuerto de Cartagena que se encuentra relativamente cerca y puede ser utilizado alternativamente. Por lo anterior, solicitamos se tenga en cuenta lo anterior y se mantengan las mismas tasas aeroportuarias para ambos aeropuertos con el fin de no desestimular la demanda del aeropuerto Ernesto Cortisoz.</p> <p>Solicitamos aclarar con qué criterio se fijarán las tasas aeroportuarias de ambos aeropuertos en la medida en que se trata de aeropuertos que compiten directamente entre ellos.</p>	<p>La estructura tarifaria propuesta para el aeropuerto Ernesto Cortisoz, contempla una reducción en la tarifa de la tasa aeroportuaria internacional actualmente vigente. 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.</p> <p>El proponente podrá verificar las resoluciones de tarifas una vez se publiquen en el cuarto de datos del proceso.</p>		TÉCNICA
11	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	<p>11. Reiteramos nuestra solicitud de aclaración en relación con el término "ayudas aéreas". Como lo mencionamos en oportunidad anterior, existen ayudas visuales y radio ayudas. La ANI en respuesta publicada el 17-09-2014 indicó que se rige por la Ley 105 de 1993 (artículo 48, parágrafo), sin embargo, de la lectura del artículo citado no se desprende la respuesta a nuestra inquietud por lo que se reitera la solicitud de aclaración: ¿se habla de ayudas visuales o radio ayudas?</p>	<p>El Concesionario será el responsable de proveer y mantener las ayudas visuales. Las radio ayudas serán responsabilidad de la Aerocivil, como parte integrante de las ayudas aéreas.</p>	SKBQ - Apéndice Técnico No. 2 - Numeral 3.2.1	TÉCNICA
12	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	<p>12. En relación con los periodos de medición mensual de los indicadores, la ANI en respuestas del 17-09-2014 manifestó que "la programación mensual de mediciones se deberá realizar de manera coherente". Respetuosamente solicitamos se aclare si el concesionario puede objetar las fechas de medición fijadas por el Interventor, con el fin de que éstas reflejen la verdadera operación del aeropuerto.</p>	<p>La Interventoría fijará las fechas de medición de los indicadores, con el objetivo de que las mediciones realizadas se adecúen lo mayor posible a la realidad operativa del aeropuerto. Para ello, en la programación de mediciones se tendrá en cuenta la programación de operaciones mensual, evitando medir en aquellos días con una distribución de vuelos atípica o que puedan estar afectados por eventos extraordinarios que pudieran distorsionar el resultado real de la medición, tales como posibles jornadas de huelgas, catástrofes naturales y otros.</p>	SKBQ - Apéndice 3 - Numeral 4.1.4	TÉCNICA
13	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/09/2014)	<p>13. Solicitamos se incluya el número de la resolución por la cual se fijan los valores a cobrar por concepto de servicios asociados a ingresos regulados.</p>	<p>Las resoluciones de tarifas correspondientes a los aeropuertos del proceso licitatorio serán incluidas en el cuarto de información de referencia una vez sean expedidas por Aerocivil.</p>	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte Especial. Numeral 4.4. (f)	TÉCNICA

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

14	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	14. De manera respetuosa solicitamos a la ANI se aclare el alcance de la facultad que tiene el interventor para fijar los requisitos que debe reunir el reporte anual de cumplimiento del Manual de Gobierno Corporativo. Así mismo, que se especifique si el interventor y/o la ANI pueden objetar el Manual de Gobierno Corporativo y se fijen los plazos que tendrán estos para hacer la revisión correspondiente.	De Conformidad con la sección 11.9 24) de la Parte General del Contrato la labor del interventor consiste en verificar que los documentos y manuales se ajusten a las condiciones establecidas contractualmente.	SKBQ - Contrato de Concesión - Parte Especial. Numeral 8.1	LEGAL
15	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	15. Reiteramos nuestra solicitud de que se considere la posibilidad de que quien resulte adjudicatario del contrato componga una sola estructura directiva que reúna la totalidad de los requisitos exigidos por la ANI. Lo anterior en la medida en que el concesionario podría conformar un equipo de las más altas calidades profesionales que realicen sus funciones de manera eficiente y coordinada en provecho del desarrollo conjunto de ambos módulos. No parece razonable ni técnicamente justificable contar con dos equipos directivos para 3.000.000 de pasajeros (global) y no más de 50.000 toneladas de cargas que no representan los 4 aeropuertos que conforman los 2 módulos.	La estructuración contempla un solo proceso de selección que tiene por objeto adjudicar dos módulos diferentes, lo cual se traduce en que se podrán adjudicar dos (2) contratos de concesión diferentes, para lo cual cada contrato implica una estructuración técnica, financiera y legal propia acorde a las características del objeto contractual. Adicionalmente, es totalmente incierto el hecho de que un mismo precalificado resulte ser adjudicatario de los dos módulos, razón que impide contemplar una misma estructura directiva según lo sugerido por el precalificado.	Suroccidente - Apéndice Técnico No. 2 - Numeral 3.4	TÉCNICA
16	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	16. En relación con los periodos de medición mensual de los indicadores, la ANI en respuestas del 17-09-2014 manifestó que "la programación mensual de mediciones se deberá realizar de manera coherente". Respetuosamente solicitamos se aclare si el concesionario puede objetar las fechas de medición fijadas por el interventor, con el fin de que éstas reflejen la verdadera operación de los aeropuertos.	La Interventoría fijará las fechas de medición de los indicadores, con el objetivo de que las mediciones realizadas se adecúen lo mayor posible a la realidad operativa del aeropuerto. Para ello, en la programación de mediciones se tendrá en cuenta la programación de operaciones mensual, evitando medir en aquellos días con una distribución de vuelos atípica o que puedan estar afectados por eventos extraordinarios que pudieran distorsionar el resultado real de la medición, tales como posibles jornadas de huelgas, catástrofes naturales y otros.	Suroccidente - Apéndice 3 - Numeral 4.1.4	TÉCNICA
17	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	17. Respetuosamente solicitamos se aclare el estado del dominio de la totalidad de los lotes de terreno que conforman el Aeropuerto de Armenia, el cual entendemos que incluye parcialmente terrenos de propiedad del municipio los cuales se encuentran dados en comodato.	La entidad ha puesto a disposición de los interesados la información disponible en el cuarto de datos de referencia. Corresponde al interesado en desarrollo de su debida diligencia recaudar la información adicional que estime necesaria.	Anexo 2.1 - Planos	PREDIAL

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

18	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/09/2014)	18. El numeral observado establece que debe ejecutarse una ampliación de la cabecera de pista del Aeropuerto Benito Salas. Sin embargo, en la visita de campo se constató en que para dicha fecha (septiembre 12, 2014) se estaba construyendo una plataforma de giro o viraje hasta el emplazamiento declarado en el AIP. Por lo anterior, solicitamos se aclare si la ampliación exigida en el Apéndice 2 Técnico es requerida o si por el contrario la misma ya no es necesaria por cuanto el actual operador realizó dicha obra.	Efectivamente la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil desarrolla en la actualidad en el aeropuerto Benito Salas de la ciudad de Neiva el contrato 1300272 OK 2013, que tal como el observante lo manifiesta, llega hasta el emplazamiento declarado en el AIP. La actuación en el periodo de intervención 1, amplía la longitud de la pista de aterrizaje, la Entidad verificará la importancia de incluir la longitud total y de considerarlo precedente lo incorporará en el Apéndice 2 Técnico mediante adenda.	Suroccidente - Apéndice 2 - Técnico. Numeral 1.2.2.1 página 73	TÉCNICA
19	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409- 046458-2 (24/08/2014)	19. El numeral observado establece que se ampliarán las cabeceras de pista con el objeto de ampliar los recorridos de despegue en 82m. Al ampliar la pista en 82m no se podría tener la extensión de terreno necesaria para la previsión de la RESA ya que la distancia actual desde la franja de pista en la cabecera 02 hasta el perímetro del aeropuerto es solamente de ciento treinta (130) metros aproximadamente. El RAC 14 en su numeral 14.3.3.5.3 señala que "...los nuevos proyectos de construcción de aeródromos contarán con una aérea de seguridad de extremo de pista que se extenderá, desde el extremo de una franja de pista una distancia de por lo menos: -240 m cuando el número de clave sea 4 -120 m cuando el número de clave sea 3." (este número de clave corresponde al aeropuerto de Neiva) Al ampliar en 82 metros, la distancia disponible para la RESA sería solamente de menos de cincuenta (50) metros. Por lo anterior, solicitamos a la ANI ajustar los documentos de la licitación con el fin de cumplir el RAC14.	El requisito del apartado 14.3.3.5.3, es aplicable para la construcción de nuevos Aeródromos, no siendo el caso del Aeródromo de Neiva. De igual forma durante la estructuración se analizaron estos requisitos, pero debido a las condicionantes físicos y operativos de la pista, no fue posible su aplicación. Por lo que se decidió proyectar la RESA conforme a los requerimientos mínimos obligatorios exigidos en el RAC 14, apartado 14.3.3.5.2. que especifica, que:" El área de seguridad de extremo de pista se extenderá desde el extremo de una franja de pista hasta por lo menos 90 m".	Suroccidente - Apéndice 2 - Técnico. Numeral 1.2.2.1. página 75	TÉCNICA

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

MATRIZ 1 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

20	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL/GRAÑA Y MONTERO/INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-046458-2 (24/08/2014)	<p>20. El numeral 1.2.2.1 establece que se realizará el repavimentado 13 completo. A su vez, el numeral 1.2.2.2. establece que se construirá una vía perimetral que a su vez debe reunir unos requisitos.</p> <p>No obstante lo anterior, en la visita de campo se identificó una vía perimetral cuya construcción está cerca de ser finalizada y en la cual se aprovechó el material sobrante para la placa asfáltica de la pista. Se pregunta a la ANI por tanto si el trazado de esa vía perimetral construida se puede tomar como base de diseño para la exigencia de la vía vehicular interna y si se puede reconsiderar la programación de la intervención ya que para el periodo 2 se menciona lo indicado.</p>	Independientemente de las actuaciones que realice Aerocivil con anterioridad a la entrega en concesión de los aeropuertos, es obligación del concesionario presupuestar y realizar la actuación y en ese sentido, en el momento de presentación de las bases de diseño de esa actuación, se evaluarán las condiciones técnicas y constructivas de la misma.	Suroccidente - Apéndice 2 - Técnico. Numerales 1.2.2.1 Periodo de intervención 1 y 1.2.2.2 Periodo de intervención 2	TÉCNICA
----	--	-----------------------------------	--	---	---	---------

Octubre 07 de 2014

Proyectó: Estructurador Integral - Unión Temporal Estructuración Aeropuertos

Revisó en materia técnica: Bernardo Bonilla Pinzón – Experto 7 – Gerencia de Proyectos Aeroportuarios – Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó en materia técnica: Carlos Hernando Lasprilla Salguero – Gerente de Proyectos Aeroportuarios – Vicepresidencia de Estructuración

Revisó en materia financiera / riesgos: Edna Patricia Pazos Monsalve – Contratista – Gerencia Financiera – Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó en materia financiera / riesgos: Claudia Maritza Soto Cárdenas – Gerente Financiera – Vicepresidencia de Estructuración

Revisó en materia predial: Germán Arturo Bohórquez Guzmán – Contratista – Gerencia Predial – Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia predial: Dilver Octavio Pintor Peralta – Experto – Gerencia Predial - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Aprobó en materia predial: Edgar Chacón Hartmann – Gerente – Gerencia Predial – Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia jurídica: Carolina Charum Guzmán – Abogada - Gerencia Asesoría Jurídica en Estructuración – Vicepresidencia Jurídica

Aprobó en materia jurídica: Liliana Andrea Coy Cruz – Gerente (E) – Gerencia Asesoría Jurídica en Estructuración – Vicepresidencia Jurídica

Revisó en materia jurídica procedimental: Gabriel Vélez Calderón – Abogado – Gerencia Jurídica de Contratación – Vicepresidencia Jurídica

Aprobó en materia jurídica procedimental: Gabriel Eduardo Del Toro Benavides – Gerente – Gerencia Jurídica de Contratación – Vicepresidencia Jurídica