

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-051764-2 (22/10/2014)	El literal a) establece que "El Concesionario podrá suscribir el Contrato EPC con terceros o ejecutar las prestaciones de éste directamente. Para el primer caso antes descrito y en cualquier momento desde la suscripción del Contrato y en cualquier caso antes de la suscripción del Acta de Inicio, el Concesionario deberá haber celebrado con el Contratista EPC un (1) Contrato EPC para la ejecución de las Intervenciones". En este orden de ideas, el Apéndice 2 - Técnico establece la experiencia mínima que debe acreditar el Contratista EPC (2.4.3.) así como los requisitos mínimos del Contrato EPC (2.7). Sin embargo, no es claro el procedimiento en caso que sea el Concesionario quien directamente ejecutará las Intervenciones. En este sentido, solicitamos respetuosamente se aclare si el Concesionario en caso que resuelva ejecutar directamente las prestaciones del Contrato EPC, debe acreditar así mismo la experiencia a la que hace referencia el Apéndice Técnico. En caso afirmativo, atentamente les solicitamos incluir la posibilidad de que la acreditación de experiencia se realice por medio de un Asistente Técnico.	El Contratista EPC, ya sea un tercero o el propio Concesionario deberá cumplir con la experiencia mínima detallada en el apartado 2.4.3 "Experiencia Mínima del Contratista EPC".	MÓDULO 1, CONTRATO PARTE GENERAL 6.1. (a)	TÉCNICA
2	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-051764-2 (22/10/2014)	El literal (b) establece que "El Concesionario podrá contratar la Operación y el Mantenimiento con terceros o hacerlo directamente. Para el primer caso antes descrito y en cualquier momento desde la suscripción del Contrato y en cualquier caso antes de la suscripción del Acta de Inicio, el Concesionario deberá haber celebrado con el Contratista un (1) Contrato para la Operación y Mantenimiento".	Ya sea a través de un contrato con un tercero, o el propio Concesionario el que decida ejecutar las obligaciones de Operación y Mantenimiento, deberá cumplir con la experiencia requerida en el Apéndice 2. Técnico, y podrá asumir esta experiencia con un asistente técnico. En cualquier caso, la responsabilidad de la Operación y el Mantenimiento, en ningún caso se podrá considerar como delegada por el Concesionario en el asistente técnico, cuando este sea diferente al Concesionario,	MÓDULO 2, CONTRATO PARTE GENERAL, 6.1 (b)	TÉCNICA

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			Sin embargo, no es claro el procedimiento en caso que sea el Concesionario quien directamente ejecutará las obligaciones de Operación y Mantenimiento. En este sentido, solicitamos respetuosamente se aclare si el Concesionario en caso que resuelva ejecutar directamente las prestaciones del Contrato de Operación y Mantenimiento, debe acreditar así mismo la experiencia a la que hace referencia el Apéndice Técnico. En caso afirmativo, atentamente les incluir la posibilidad de que la acreditación de experiencia se realice por medio de un Asistente Técnico.	por tanto, el Concesionario será este el responsable frente a la Concedente del cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión.		
3	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-052016-2 (22/10/201)	¿Durante el desarrollo de las intervenciones cómo se va a establecer el nivel de cumplimiento y porcentaje de deducción cuando existan de por medio evidentes condiciones de riesgo predial?	En caso, de que la actuación no se ejecute por condicionantes externos al Concesionario, y se demuestre que ha ocurrido un Evento Eximente de Responsabilidad ("Fuerza Mayor Predial"), será de aplicación el apartado 8.4 del Contrato, que desarrolla la Fuerza Mayor en la adquisición predial.	APÉNDICE 3. INDICADORES DE DISPONIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES MÓDULO I y MÓDULO II	RIESGOS - PREDIAL
4	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-052016-2 (22/10/201)	Acerca del Indicador de Uso "U-1", observamos que la actuación del Período de Intervención 1 asociada a la repavimentación de la totalidad de la extensión de la pista del Aeropuerto Ernesto Cortisoz debe ejecutarse bajo la menor afectación operativa posible con el efecto restrictivo sobre la operación de cierto tipo de aeronaves especialmente cuando dicha actuación se ejerce sobre las partes centrales de la misma. Solicitamos respetuosamente la revisión del indicador particularmente en el umbral de días de cierre del aeropuerto particularmente para esta actuación toda vez	Tal y como se indica en el numeral 4.1.3., el indicador "U-1" tiene por objetivo verificar que el Aeropuerto está abierto en el horario operativo correspondiente y no cesa su actividad por causas atribuibles al Concesionario. Entre estas causas no atribuibles al Concesionario se encuentra el cierre temporal planificado y acordado con las aerolíneas con el objetivo de desarrollar obras de ampliación o modificación, siendo notificadas adecuadamente por NOTAM.	APÉNDICE 2 - TECNICO PERIODO DE INTERVENCIÓN 1. REPAVIMENTACIÓN DE LA PISTA DE VUELO.	TÉCNICA

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			que trabajos de iguales o similares características efectuadas en otros aeropuertos indican que los tiempos están sobre el umbral actualmente establecido en el Apéndice 3 y es previsible que, en razón al evidente mal estado de la pista, el concesionario estime un mayor plazo.	Así pues, al tratarse la intervención en cuestión de una causa no atribuible al Concesionario, el cumplimiento del indicador "U-1" no debe verse afectado negativamente.	APÉNDICE 3. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO INDICADORES DE DISPONIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES MÓDULO I	
5	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-052016-2 (22/10/201)	La estructura plural desea llamar nuevamente la atención acerca de la necesidad de reconsiderar la inclusión de los indicadores: Módulo I - NS-4 y NS 5 Operación de puentes de abordaje (niveles 1 y 2) - NS-6 y NS-7 Tiempo de entrega primera maleta (niveles 1 y 2) - NS-8 y NS-9 Tiempo de entrega última maleta (niveles 1 y 2) Módulo I - NS-4 y NS-5 Tiempo de entrega primera maleta (niveles 1 y 2) - NS-6 y NS-7 Tiempo de entrega última maleta (niveles 1 y 2) No obstante la respuesta recibida por parte de la ANI en ocasiones anteriores a esta y a otra estructura plural en el sentido de la responsabilidad indirecta por el desempeño en la operación o manipulación de procesos propios de aerolínea, proponemos respetuosamente que se revise el enfoque esta responsabilidad llevando al concesionario a la "Entrega de la programación de asignación de posiciones de estacionamiento, puentes de embarque y carruseles de equipaje" a cambio de los mencionados. Es razonable suponer que el bienestar y percepción	Se reitera la importancia de incluir indicadores relativos a las actividades de operación de puentes de abordaje y de entrega de maleta, puesto que es el propio concesionario el que gestiona la subcontratación de estos servicios. Su correcto desempeño influye directamente en la actividad aeroportuaria y en la calidad del servicio percibida por el pasajero, por lo que no se considera suficiente con controlar la entrega de la programación de asignación de posiciones de estacionamiento, puentes de embarque y carruseles de equipaje.	APÉNDICE 3. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO INDICADORES DE NIVELES DE SERVICIO - MÓDULO I - NUMERAL 4.1.4 APÉNDICE 3. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO INDICADORES NIVELES DE SERVICIO - MÓDULO II- NUMERAL 4.1.4	TÉCNICA

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			de los pasajeros hacia el aeropuerto pasa también por el correcto y debido mantenimiento y disponibilidad de sus equipamientos electromecánicos y en la entrega oportuna y responsable de una programación de recursos para uso de las aerolíneas. A la Estructura Plural le parece en su entender y llamando a ejemplos operacionales similares, que asignar una responsabilidad sobre la operación de puentes de embarque y de la manipulación de equipajes de pasajeros sería exactamente igual a una medición sobre los tiempos de check-in de pasajeros en los mostradores de registro. En todos los casos, corresponde a procesos estrictamente de aerolínea y no de aeropuerto además de la clara responsabilidad civil que supone una potencial afectación sobre la integridad de una aeronave y de la propiedad de los equipajes de pasajeros. Mal puede entenderse que incorporar estos indicadores deban corresponder a un factor de motivación o incentivación de parte del concesionario hacia las aerolíneas cuando se trata del aseguramiento del ingreso.			
6	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-052016-2 (22/10/201)	Si como resultado de la comercialización del aeropuerto para la incentivación del tráfico de pasajeros, se llega a superar la capacidad de cada uno de los subsistemas de campo de vuelo, cómo se redefiniría el porcentaje de afectación sobre la deducción en el indicador NS-16 y NS-14	Ante una posible situación de saturación de la capacidad de alguno de los subsistemas de campo de vuelo debido a resultados de la comercialización del aeropuerto para la incentivación del tráfico de pasajeros, el Concesionario debe adelantarse a dicha situación previendo la ampliación del correspondiente subsistema del campo de vuelo. Este indicador NS-16 (NS-14 en el caso de SO) no se debe redefinir, ya que no depende del hito temporal en el que se ejecute la intervención. Este indicador pretende ser una herramienta de control que permita al Concesionario conocer cuál es el estado de	APÉNDICE 3. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DISPONIBLE	TÉCNICA

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				saturación de las operaciones, teniendo en cuenta el estado actual del Aeropuerto. Sin embargo, ante un aumento importante del tráfico de pasajeros, el Concesionario debe planificar con suficiente antelación las actuaciones necesarias para poder atender dichas operaciones.	INDICADORES DE DISPONIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES MÓDULO I y MÓDULO II	
7	ESTRUCTURA PLURAL PAVCOL / GRAÑA Y MONTERO / INDUSTRIAS ASFÁLTICAS	2014-409-052016-2 (22/10/201)	En el desarrollo de la elaboración, actualización y mantenimiento del Plan Maestro que deberá ser revisado cada tres (3) años y actualizado cada seis (6) si los resultados de los análisis de capacidad de los aeropuertos, planes esquemáticos, presupuestos y alternativas indican que las actuaciones necesarias a ejecutar tienen una incidencia inevitable y evidente sobre lo dispuesto para uno o varios de los ocho (8) períodos de intervención, cómo se armonizarán dichas actuaciones y cómo se adoptarán las mediciones de los indicadores de disponibilidad de las intervenciones?	Como se puede observar en el Plan de Intervenciones para los aeropuertos de Sur Occidente, las actuaciones definidas por el Estructurador están en línea con lo definido en los Planes Maestros vigentes, en cuanto al Aeropuerto Ernesto Cortíssoz que sirve a la ciudad de Barranquilla, el último Plan Maestro del aeropuerto fue elaborado en 1999 y aprobado en 2001. Las intervenciones de los dos módulos, se han definido en función de la prognosis de tráfico realizada por el Estructurador, 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 aeropuerto en el caso de aeropuertos internacionales. A estas actuaciones se les han añadido aquellas necesarias para adecuar la capacidad del aeropuerto a la demanda en cada subsistema, considerando el corto, medio y largo plazo. Es responsabilidad del Precalificado, realizar su propia propuesta basada en sus estudios técnicos, prognosis de tráfico, y modelo de negocio, y adecuar estas intervenciones a sus propios estudios y a lo definido en el apéndice técnico y al cumplimiento de los	APÉNDICE 2. TÉCNICO APÉNDICE 3. INDICADORES DE CUMPLIMIENTO INDICADORES DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DISPONIBLE INDICADORES DE DISPONIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES MÓDULO I y MÓDULO II	TÉCNICA

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

MATRIZ 5 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				indicadores. Una vez consensuadas las actuaciones necesarias durante la Concesión, el Concesionario redactará, revisará y actualizará el Plan Maestro de cada aeropuerto, que deberá incluir estas actuaciones, previa aprobación del Concedente y Aerocivil. En cuanto al procedimiento de medición de los indicadores, es atemporal, es decir el procedimiento de medición sería el mismo para una ampliación de pista en la intervención 3, o si esa misma actuación debiera realizarse en la intervención 1 según la prognosis del Concesionario.		

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 de Proyectos Aeroportuarios / Vicepresidencia de Estructuración.

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

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

Revisó aspectos financieros – Riesgos: Edna Patricia Pazos Monsalve / Contratista / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó aspectos financieros - Riesgos: Claudia Maritza Soto Cárdenas / Gerente Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

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 procedimentales: Gabriel Vélez Calderón / Abogado / Gerencia de Contratación / Vicepresidencia Jurídica

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

Visto Bueno aspectos de Riesgos: Camilo Mendoza Roza / Vicepresidente de Planeación Riesgos y Entorno