

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

MATRIZ 7 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 OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Estructura Tarifaria: Amablemente se solicita a la ANI suministrar la resolución mediante la cual la Aerocivil fija las tarifas para los servicios asociados a los ingresos regulados.	El proponente podrá verificar los proyectos de resoluciones de tarifas publicados en el cuarto de datos del proceso.	Sección 1.1 - Definiciones - Contrato Parte General	TÉCNICA
2	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Infraestructura Aeroportuaria Disponible: Amablemente se solicita a la ANI otorgar un periodo de tiempo en el que no se midan los indicadores de la infraestructura recibida por el concesionario, en la medida en que si con anterioridad a la suscripción del acta de entrega los indicadores vienen siendo "incumplidos", el concesionario no contará con el tiempo suficiente para alcanzar los indicadores exigidos; quedando desde el principio en situación de incumplimiento.	Se ha tenido en cuenta que existen ciertos indicadores que no pueden ser evaluados desde la suscripción del Acta de Entrega de los aeropuertos. Por ello, el peso de estos indicadores es 0% en los primeros años de concesión variando en el resto de años. Con respecto al resto de indicadores, las cotas indicadas se consideran adecuadas para su cumplimiento desde el comienzo del periodo de concesión. Cabe indicar que, en caso de incumplimiento en alguno de estos indicadores, el concesionario dispone de un tiempo máximo de corrección para deducciones para la adopción de medidas correctivas.	Sección 1.1 - Definiciones - Contrato Parte General	TÉCNICA
3	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Ingresos Regulados: Amablemente se solicita a la ANI suministrar la resolución que establece los servicios asociados a los ingresos regulados.	El proponente podrá verificar los proyectos de resoluciones de tarifas publicados en el cuarto de datos del proceso.	Sección 1.1 - Definiciones - Contrato Parte General	TÉCNICA
4	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Suficiencia de la Retribución: Amablemente se solicita a la ANI eliminar esta declaración en la medida en que ni la ANI ni el concesionario pueden garantizar que la retribución es suficiente para cumplir con todas las obligaciones previstas en el contrato y asumir los riesgos que se deriven de éste. Esto sólo podrá ser garantizado en la medida en que no ocurra ningún hecho que altere o afecte la retribución del concesionario.	En consideración a las características del proyecto y a las proyecciones financieras realizadas, la retribución obtenida por el concesionario será suficiente para atender sus obligaciones y asumir los riesgos que se derivan del contrato. En tal sentido no se acoge su observación.	Sección 1.2 (vi) - Declaraciones - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
5	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI eliminar esta declaración ya que una vez adjudicado y perfeccionado el contrato, las decisiones frente a la iniciativa privada no deberían afectar el presente contrato.	Contrario a lo afirmado por el observante, resulta necesario efectuar tal declaración sobre la iniciativa privada a fin de precaver los posibles efectos que sobre la concesión puede tener dicha iniciativa, por lo tanto no se acoge su observación.	Sección 1.2 (xvi) - Declaraciones - Contrato Parte General	JURÍDICA
6	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El nombramiento del supervisor dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la suscripción del contrato, es una obligación a cargo del concedente, por lo tanto, el contrato debería establecer claramente qué sucede cuando la ANI no nombra el supervisor dentro del plazo establecido y las consecuencias de dicho incumplimiento.	La razón de ser de los requisitos para el inicio de ejecución es garantizar que con la designación del supervisor, precisamente que la ejecución contractual no va a tener percances que puedan afectar el giro normal de las actividades. Además, los plazos establecidos para cumplir con cada uno de ellos han sido determinados conforme a la experiencia en contratos anteriores. Por otro lado, a lo largo del contrato se establecen las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones a cargo de la partes, entre ellas la ANI, por lo cual no procede su solicitud.	Sección 2.3 (c) - Acta de Inicio - Contrato Parte General	JURÍDICA
7	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI reducir el plazo (180 días) que tiene la ANI para suscribir el contrato de interventoría, pues es excesivo. Adicionalmente, el numeral 2.3 establece que la suscripción del acta de inicio no podrá ocurrir en un plazo superior a 60 días contados a partir de la suscripción del contrato, sin embargo, como condición para la suscripción del acta de inicio se establece la de suscribir el contrato de interventoría otorgando un plazo de 180 días para su suscripción. Por lo tanto, el plazo que tiene la ANI para suscribir el contrato de interventoría no concuerda con la fecha máxima en la que se deberá suscribir el acta de inicio. Por lo anterior, amablemente se solicita a la ANI reducir el plazo para la suscripción del contrato de interventoría o eliminar dicho requisito como condición para la suscripción del acta de inicio.	El plazo establecido en el contrato de 180 días para la suscripción del contrato de interventoría se considera el plazo máximo que se prevé para la celebración del mismo y no de un plazo mínimo. La entidad ha estimado este lapso como el que podría tomarse la contratación del interventor de acuerdo con el régimen contractual vigente, teniendo en cuenta los términos de ley, así como los eventos que puedan incidir en dicho proceso. No obstante, de no presentarse vicisitudes que afecten el proceso dicho término podrá ser menor.	Sección 2.3 (d) - Acta de Inicio - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
8	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	La suscripción del contrato EPC no debería ser un requisito para la suscripción del acta de inicio de ejecución del contrato sino para el inicio de la(s) intervención(es). Por tal motivo, amablemente se solicita a la ANI eliminar dicho requisito para la suscripción del acta de inicio. Es importante tener en cuenta que los contratos de esta naturaleza tienen una etapa preconstructiva durante la cual se definen los detalles del proyecto y consecuentemente durante esta etapa se define el alcance de las intervenciones. Siendo esto así, no tiene sentido contratar al epcista sin tener definido el alcance de las intervenciones (diseños de detalle).	La celebración del contrato EPC se considera una condición esencial para la suscripción del acta de inicio, teniendo en consideración que es a partir de la suscripción de dicha acta que el concesionario debe dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del contrato de concesión, con lo cual es desde ese momento que el concesionario debe estar en capacidad de asumirlas íntegramente, por lo cual no se acoge su observación.	Sección 2.3 (e) - Acta de Inicio - Contrato Parte General	TÉCNICA
9	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El esquema de terminación de la etapa de administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación y modernización no incentiva a que el concesionario alcance el VPIE antes del año 20; pues no establece ninguna ventaja o beneficio a favor del concesionario por alcanzar el VPIE antes del año 15 ni antes del año 20.	La interpretación del interesado no es correcta. En caso en que el VPIE se alcance antes del año 15, el Concesionario podrá recibir el 100% de los Ingresos Regulados y el 100% de los Ingresos No Regulados, sin perjuicio de la aplicación de las Deduciones. Esto maximizará la rentabilidad del Concesionario, en tanto para esa fecha ya habrá cumplido casi con la totalidad de sus obligaciones respecto de las Intervenciones y recibirá el 100% por la operación y disponibilidad de la infraestructura que ya se encuentra incorporada al aeropuerto. Por lo anterior, se difiere de la interpretación del precalificado, ya que se ha buscado que existan incentivos alineados para que el Concesionario busque por potenciar la actividad del aeropuerto.	Sección 2.5 (c) - Plazo del Contrato - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
10	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	No se entiende la razón por la cual una vez el VPIGn haya igualado el VPIE, el concesionario no podrá seguir recibiendo ninguna retribución, pero sí deberá seguir cumpliendo con las obligaciones de operación, mantenimiento, administración, etc., hasta la reversión. Para efectos de incentivar al concesionario para terminar la etapa de administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación y modernización del aeropuerto, en el menor tiempo posible, amablemente se solicita a la ANI establecer mecanismos (privilegios, beneficios, retribución, etc.) que promuevan la pronta terminación de dicha etapa por la consecución del VPIE.	<p>La interpretación del interesado no es correcta. En caso en que el VPIE se alcance antes del año 15, el Concesionario podrá recibir el 100% de los Ingresos Regulados y el 100% de los Ingresos No Regulados, sin perjuicio de la aplicación de las Deducciones, hasta el acta de Terminación de la Ejecución.</p> <p>Adicionalmente, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 19, literal f, independientemente de la fecha en la que se alcance el VPIE, durante la Etapa de Reversión el Concesionario deberá continuar con las labores de Operación, Mantenimiento y Explotación Comercial y tendrá derecho a recibir un porcentaje de los Ingresos Regulados y de los Ingresos No Regulados una vez se haya pagado la Contraprestación.</p>	Sección 2.5 (f) - Plazo del Contrato - Contrato Parte General	FINANCIERA
11	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo (no el silencio negativo como se encuentra en la actualidad) en caso de que la ANI no se pronuncie respecto al cobro por la prestación de un servicio nuevo que el concesionario considere que es un servicio regulado.	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad.	Sección 3.2 (v) - Ingresos no Regulados - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
12	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo en caso de que la ANI no se pronuncie sobre la obtención del cierre financiero. Teniendo en cuenta el impacto que tiene en el proyecto la no aprobación del cierre financiero no resulta lógico ni justo con el concesionario que el silencio de la ANI implique la no aprobación, más cuando el concesionario ha presentado oportunamente la documentación que acredita el cierre. La ANI busca ampararse en su incumplimiento y evitar que el mismo le acarree consecuencias, generando sanciones en cabeza del concesionario. Como alternativa se propone que al menos se precise que no habrá sanción alguna al concesionario cuando la no aceptación del cierre financiero se debe al silencio negativo previsto en el contrato.	<p>De acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, numeral 3,4 Cierre Financiero, literal (g): "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.</p> <p>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 Componedor."</p> <p>La disposición comentada establece la posición de la Entidad, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la Entidad.</p>	Sección 3.4 (g) - cierre Financiero - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
13	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Para efectos de que en la práctica esta figura sea aplicable, amablemente se solicita a la ANI eliminar la prohibición de modificar las condiciones del contrato y, por el contrario, dejar abierta la posibilidad de revisar las condiciones del contrato. En efecto, es claro que la toma de posesión de los prestamistas se dará en condiciones extremas de incumplimiento del concesionario. En situaciones como esta, el interés común de la ANI y de los Prestamistas es procurar la continuación del proyecto para lo que necesariamente será necesario revisar las condiciones de ejecución del contrato. De no hacerlo, se estará ante la no toma de posesión, ya que los bancos no verán viable ejecutar el contrato incumplido, y consecuentemente la liquidación del contrato. Por su lado la ANI tendrá que volver a licitar el proyecto y en esta situación revisará las condiciones de manera que obtenga propuestas. En esta situación, las condiciones para retomar la ejecución del contrato serán aún más gravosas, siendo, en consecuencia más oneroso para el estado esperar y revisar las condiciones en la nueva licitación que hacerlo con los Prestamistas.</p>	<p>Su observación no es acogida. De antemano los prestamistas conocen las condiciones bajo las cuales financiarán el proyecto, incluyendo la referida a la imposibilidad de modificar las condiciones del contrato de concesión cuando se tome posesión del proyecto mediante la cesión del contrato.</p>	<p>Sección 3.7 (c)(i) - Toma de Posesión - Contrato Parte General</p>	<p>JURÍDICA</p>
14	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>En el caso de toma de posesión de los prestamistas por el incumplimiento de las obligaciones del concesionario frente a éstos, se debería incluir la carga de los prestamistas de probar el incumplimiento del concesionario, o en su defecto, otorgar la oportunidad al concesionario para que éste acepte el incumplimiento o demuestre que ha cumplido con sus obligaciones adquiridas con los prestamistas.</p>	<p>La toma de posesión procederá cuando el concesionario incumpla sus obligaciones financieras de acuerdo con lo establecido en los documentos de crédito o reglamento de colocación suscritos con los prestamistas. Ello implica que el estado de cumplimiento/incumplimiento del concesionario se determinará con base en las condiciones negociales ya predeterminadas entre aquél y los Prestamistas, frente a las cuales la ANI solo funge de intermediario para efectuar la Toma de Posesión. Es por eso que para el inicio del procedimiento de Toma debe mediar una Notificación por parte del representante de los Prestamistas, indicando que ha habido un incumplimiento y que desean ejercer su derecho respectivo. Por lo tanto la causal (i) para la Toma de Posesión no se da ante cualquier incumplimiento, sino aquél referente a obligaciones financieras acorde a los términos contractuales establecidos con los Prestamistas, frente al cual éstos últimos consideren pertinente ejercer su derecho de Toma.</p>	<p>Sección 3.7 (d) - Toma de Posesión - Contrato Parte General</p>	<p>JURÍDICA</p>

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

MATRIZ 7 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
15	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Los plazos establecidos para la causación de intereses remuneratorios y moratorios a cargo de la ANI son excesivos. Por lo tanto, amablemente se solicita a la ANI reducir dichos plazos, para que ambos intereses se causen a partir del incumplimiento; o en su defecto, establecer plazos significativamente menores a los previstos. Resulta por demás curioso que el incumplimiento de una obligación de pago a cargo de la ANI no genere consecuencias, más cuando hay endeudamientos a cargo del proyecto que dependen de la capacidad del proyecto de generar caja. Si el propósito es que este proyecto se financie bajo la modalidad de "Project Finance" no resulta apropiado generar esta incertidumbre en la caja. Si la ANI debe realizar trámites presupuestales para cumplir con sus obligaciones bajo el contrato se está ante (i) una inadecuada estimación de los riesgos y consecuentemente no se tienen recursos suficientes en el fondo de contingencias; o (ii) la asunción de compromisos sin respaldo presupuestal. Lo segundo es con seguridad improbable por lo que se asume estar en el primer escenario. Dado que la ANI ha efectuado una valoración adecuada de los riesgos y la misma ha sido aprobada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, no se entiende la razón por la cual le trasladan al privado el riesgo de liquidez del proyecto sin asumir las consecuencias económicas (intereses) desde el momento mismo del incumplimiento.</p>	<p>No se acepta la solicitud. A juicio de la entidad, las tasas y los plazos determinados en el Contrato corresponden a aquellos suficientes para el reconocimiento de los valores.</p>	Sección 3.10 - Intereses - Contrato Parte General	JURÍDICA
16	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Amablemente solicitamos eliminar ambos numerales para que los efectos y compensaciones por cambio tributario abarquen todos los tributos.</p>	<p>En cuanto a la observación y dentro de lo que se busca definir en el literal d) del contrato, debe entenderse el impuesto de renta como un rubro cuya remuneración se encuentra considerada en la rentabilidad establecida para el proyecto, rentabilidad que fue definida en la estructuración financiera del mismo y por lo tanto se excluye del cálculo del impacto del cambio tributario. En cuanto al literal e) la asignación del riesgo normativo por cambio tributario, sigue de manera estricta los Lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones según la modificación a la que fue sujeta, mediante el CONPES 3800 de 2014 (Capítulo V. (i)), de conformidad con la cual: "Por otra parte, el riesgo de cambios en la legislación tributaria, entendido como la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de las ofertas para cada proyecto, que</p>	Sección 3.11 (d) y (e) - Cambio Tributario - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
				<p>en forma directa y por sí sola afecte el costo de ejecución del contrato, exceptuando los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta, será compartido entre la ANI y el Concesionario de la siguiente manera: (i) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario para un determinado año calendario (enero a diciembre), es inferior al tres por ciento (3%) del valor de los ingresos brutos del concesionario correspondientes al mismo año calendario, el riesgo será asumido por el concesionario. (ii) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario, genera un efecto desfavorable para el concesionario que supere el tres por ciento (3%) de dichos ingresos brutos del correspondiente año calendario, el concesionario podrá solicitarle a la ANI que se le reconozca la diferencia que exceda dicho porcentaje. En caso contrario, si el efecto es favorable, la ANI podrá solicitarle al concesionario que se le reconozca la diferencia, en lo que exceda dicho porcentaje. Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales." Las condiciones así establecidas corresponden a aquellas que, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012 y como resultado de un análisis de la experiencia internacional en esquemas de asignación compartida del riesgo de cambio de ley adelantada por el Gobierno de Colombia, y las condiciones del Proyecto, se consideran apropiados.</p>		
17	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Desde ya (como un anexo al contrato) se debería establecer cual es la información con la que cuenta la Aerocivil para que el concesionario sepa que información existe y cual deberá construir; máxime cuando ni la ANI ni la Aerocivil garantizan la existencia de la información que solicite el concesionario.	El Apéndice 8 del Contrato se refiere a los Bienes de la Concesión y el Apéndice 9 a los Contratos y Procesos Judiciales del Aeropuerto. De igual forma en el cuarto de datos se ha incluido la información disponible sobre los Aeropuertos. Sin perjuicio de lo anterior, es cierto que corresponde al Concesionario obtener toda la información que resulte necesaria para cumplir su debida diligencia.	Sección 5.1 (b)(i) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
18	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI modificar el segundo párrafo del numeral 5.1 (b)(ii) para que sea a partir de la entrega del aeropuerto (y no a partir de la suscripción del acta de inicio) que el concesionario responda por la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria.	De conformidad con el numeral 5.1. literal a) del contrato, el Concesionario debe asumir las obligaciones de operación, mantenimiento, explotación comercial que resulten aplicables desde la suscripción del Acta de Inicio, dentro de las cuales se encuentran las relacionadas con la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria.	Sección 5.1 (b)(ii) - Actividades Previas - Contrato Parte General	TÉCNICA
19	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El concesionario debería tener derecho a pronunciarse y hacer salvedades frente a los bienes entregados, pues de lo contrario se estaría presumiendo la buena calidad y estado de los bienes entregados y se estaría obligando al concesionario a aceptar algo con lo que no esta de acuerdo. Como alternativa a lo anterior, se propone incluir una declaración de la ANI que garantice la buena calidad y estado de los bienes entregados. Adicionalmente, al ser el acta de entrega de la infraestructura un acto bilateral, cuya suscripción depende del concesionario, Aerocivil y ANI, no es de recibo que se establezca la obligación de suscribir dicha acta únicamente en cabeza del concesionario. Por lo anterior, se deberá establecer dicha obligación también en cabeza de la ANI y la Aerocivil, y se deberá indicar que el concesionario no responderá por la no suscripción del acta de entrega de la infraestructura por hechos no imputables a éste.	No se acepta su solicitud. La Entidad no considera relevante el estado en que se encuentre la Infraestructura, por lo que no se ve razón para que se hagan observaciones al respecto al momento de recibir. Si es claro que el Concesionario asume el riesgo-deber de recibir en el estado en que se encuentre, las observaciones que haga al respecto no van a modificar sus deberes. El estado de los bienes debe ser asumido por el privado, por ser éste quien se encuentra en tenencia del aeropuerto y por lo tanto detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del contrato, la guarda jurídica y física de los bienes de la Concesión, sin que exista limitación. Respecto del Acta de Entrega de la Infraestructura el contrato prevé que ésta debe ser suscrita por el Concesionario, la Ani y la Aerocivil.	Sección 5.1 (b)(vi) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
20	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con el último párrafo del numeral 5.1 (b)(vi), ni la ANI ni la Aerocivil responderán por la inexistencia de bienes muebles que hayan sido incluidos en el Apéndice 8, cuya inexistencia no genere la imposibilidad de la operación del aeropuerto. Sin embargo, aunque sea posible operar el aeropuerto sin estos bienes, es probable que éstos sean necesarios y que el concesionario los requiera para cumplir con sus obligaciones. En este orden de ideas, de no existir estos bienes el concesionario deberá adquirirlos, generando una mayor carga para el concesionario. Por lo tanto, la ANI debería reconocerle al concesionario esta carga adicional; máxime cuando desde el principio el concesionario contaba con estos bienes y los tuvo en cuenta para su propuesta económica.	El estado o la existencia de los bienes debe ser asumido por el privado, por ser éste quien se encuentra en tenencia del aeropuerto y por lo tanto detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del contrato, la guarda jurídica y física de los bienes de la Concesión, sin que exista limitación. Por lo anterior no se acepta su solicitud.	Sección 5.1 (b)(vi) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA
21	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente solicitamos se incluya que la cesión de los contratos del aeropuerto es responsabilidad de la Aerocivil y de la ANI, y que éstas deberán realizar todos los trámites necesarios (frente a los contratistas de estos contratos) para ceder dichos contratos. Así mismo, que la Aerocivil y la ANI deberán notificar a los contratistas sobre dicha cesión.	La cesión de los contratos se hará en los términos establecidos en la legislación civil y comercial que rigen la materia.	Sección 5.1 (b)(vii) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA
22	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	No es claro cuál sería la ventaja o el beneficio para el concesionario por aceptar la cesión de los derechos litigiosos. Si lo que busca la ANI es que el concesionario acepte dicha cesión, entonces debería establecer incentivos.	La ventaja de la cesión de los derechos litigiosos consiste en la posibilidad que tiene el concesionario de asumir la condición de parte en procesos en cuyas resultas pueda tener interés para la ejecución de las obligaciones que asume con ocasión del contrato de concesión.	Sección 5.1 (b)(x) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
23	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con este numeral, el concesionario deberá pagar la comisión de éxito así: 40% dentro de los 30 días calendario siguientes al perfeccionamiento del contrato y 60% dentro de los 6 meses contados a partir del perfeccionamiento del contrato. No obstante lo anterior, el numeral 3.4 del Contrato Parte Especial establece que el concesionario deberá pagar el 60% después de la firma del último contrato de asociación público privada que se suscriba con ocasión de la adjudicación del proceso de selección para vinculación de capital privado en el proyecto de aeropuertos. Por lo tanto, amablemente solicitamos a la ANI indicar cuál de estas dos disposiciones es la correcta.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 5.1 de la Parte General y al numeral 3.4 de la Parte Especial que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 5.1 (b)(xvii) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA
24	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo en el evento en el que la ANI guarde silencio respecto a la solicitud realizada por el concesionario para la corrección de errores en las especificaciones técnicas. Lo anterior, en la medida en que quien asume el riesgo asociado a la construcción, operación y mantenimiento es el concesionario. Luego si la ANI no se pronuncia, es riesgo del concesionario asumir la modificación que a su juicio sea necesaria para poder cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato.	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad.	Sección 5.1 (b)(xxi)(vii) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA
26	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Consideramos que cuando el cronograma se afecte por hechos imputables a la ANI, tales como el incumplimiento de sus obligaciones, además de la ampliación del plazo del plan de obras, se deberá pactar una consecuencia en contra de la ANI y a favor del concesionario, tal como el reconocimiento del impacto económico que tal retraso tiene en el proyecto. Se recuerda que la demora en iniciar la ejecución de las intervenciones o en terminarlas implica la demora en los ingresos del proyecto, luego genera incertidumbre en la capacidad del concesionario de pagar la deuda a cargo del proyecto. Por lo tanto, cualquier demora de la ANI debería tener como sanción, la obligación de cubrir los pagos y sanciones asociados al servicio de la deuda que no pueda atender el concesionario con cargo al proyecto.	La sección 16.1 (b) de la Parte General del Contrato, establece: A partir del Acta de Terminación Parcial de Intervención comenzará a pagarse una Compensación Especial equivalente a una parte de la Retribución que se hubiese causado de haberse completado totalmente la Intervención. Esa parte corresponderá al porcentaje que represente la proporción entre la inversión realizada efectivamente y la que corresponde a la totalidad de la Intervención, multiplicado por la fracción que corresponda. Por lo tanto no se acepta la solicitud del observante.	Sección 5.2.2 - Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
27	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo en caso de que la ANI no se pronuncie sobre la solicitud de modificación del plan de obras hecha por el concesionario. Lo anterior, en la medida en que el concesionario no tiene ningún incentivo en demorar la conclusión de las unidades funcionales ya que el ingreso está asociado a dicho hito (la terminación), por lo tanto, ampliar o modificar cronogramas de obra puede ser una decisión del concesionario, que además, deberá contar con la aprobación de los prestamistas (típico convenant para este tipo de financiaciones).	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad.	Sección 5.2.3(f) - Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA
28	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI aclarar si la adquisición de los predios necesarios para atender las obligaciones de fuentes de materiales se podrá realizar con los recursos de la subcuenta predios y, en caso negativo, indicar la razón por la cual no se permite.	De conformidad con la Sección 8.2 b) Los recursos de la Subcuenta Predios serán utilizados única y exclusivamente para los pagos a los propietarios de los Predios y para la aplicación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas. Valga señalar que tales recursos son aportados exclusivamente por el Concesionario, para los fines indicados. Por su parte, los costos asociados a la adquisición de predios para fuentes de materiales también deben ser aportados por el Concesionario sólo que éstos no harán parte de la subcuenta predios.	Sección 5.2.7 (a)- Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
29	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Para no entorpecer las labores del concesionario y, especialmente, por cuestiones de seguridad industrial; se solicita a la ANI incluir que pese a que el interventor, concedente o personas que estos designen podrán en todo momento ingresar al proyecto, deberán dar aviso previo al concesionario para que éste coordine la visita. De lo contrario, el concesionario no responderá por ningún daño causado a estas personas o a sus objetos en el lugar del proyecto.	El derecho de inspección y auditoría es una facultad de la ANI, del supervisor y/o del interventor para verificar, cuando así lo requiera, el buen funcionamiento del Proyecto. Ello no tendría que obstaculizar el desarrollo de la actividad diaria.	Sección 5.2.8 (b)- Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA
30	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI verificar este literal en la medida en que señala que si en la segunda revisión se verifica el cumplimiento, las partes tendrán 30 días para suscribir el acta de terminación de la intervención. No obstante, el mismo literal establece que dicha acta deberá ser acordada previamente por las partes para que el mismo día de la revisión se suscriba el acta de terminación de la intervención. En este orden de ideas, no es claro si las partes deberán suscribir dicha acta el mismo día de la revisión o si podrán hacerlo cualquier otro día (antes de 30 días). Teniendo en cuenta la implicación que tiene la suscripción del acta de terminación de la intervención en la retribución del concesionario y en la imposición de multas, consideramos que dicha acta debe ser firmada el mismo día de la revisión.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 5.2.12(vi) de la Parte General que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 5.2.11 (a)(vi)- Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
31	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo frente al silencio de esta entidad en la verificación de las intervenciones, pues no es de recibo que teniendo el concesionario la obligación de hacer un segundo requerimiento al interventor y al concedente, éstos sigan sin dar respuesta y dicho silencio deba entenderse de manera negativa. Lo anterior además impacta negativamente la capacidad de endeudamiento del proyecto puesto que no se está ante una situación que pueda controlar el concesionario pero que definitivamente afecta la capacidad del proyecto de atender el servicio de la deuda. La ANI no puede regular su "propia culpa" y evitar las consecuencias asociadas a la misma. El incumplimiento de su obligación de verificar las intervenciones debe tener consecuencias. Además, siendo esta obligación de cumplimiento a través de un tercero contratista de la ANI (el interventor) no debería tener excusa alguna.	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad.	Sección 5.2.11 (b)- Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA
32	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer un procedimiento similar al previsto para la verificación de las intervenciones, para el caso en el que se encuentren incumplimientos de las especificaciones con posterioridad a la suscripción del acta de terminación de la intervención. De esta manera, el concesionario tendría un plazo de cura para corregir las especificaciones, plazo en el que no se le podrán imponer multas.	No se considera procedente su solicitud. El contrato prevé: La verificación que hagan el Interventor y el Concedente de cada Intervención, no implica la aceptación definitiva de tal Intervención. Por lo tanto, si en cualquier momento, con posterioridad a la suscripción del Acta de Terminación de la Intervención, el Interventor o el Concedente advierten que cualquier Intervención ejecutada no cumple con cualquiera de las estipulaciones del Contrato, en especial con lo previsto en las Especificaciones Técnicas exigibles al momento de su recibo y aprobación, el Concesionario deberá tomar las medidas correctivas de inmediato, sin perjuicio de la aplicación de Multas, de conformidad con lo previsto en la Parte Especial y de la eventual afectación de los Indicadores con la consecuente Deducción del valor de la Retribución por Intervención.	Sección 5.2.11 (c) y (e)- Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
33	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Amablemente se solicita a la ANI responder la siguiente inquietud: -¿Qué pasa si el concesionario se da cuenta que la intervención requiere de otras intervenciones durante la ejecución de la respectiva intervención y no antes del inicio de la ejecución? Pierde el concesionario la posibilidad de solicitar a la ANI la aprobación de las otras intervenciones y, por ende, de ejecutarlas?</p> <p>Adicionalmente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo cuando la ANI no de respuesta a la solicitud efectuada por el concesionario para realizar las otras intervenciones, teniendo en cuenta que estas intervenciones son necesarias para el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, tales como los indicadores, lo anterior, en la medida en que el riesgo constructivo, de operación y mantenimiento es del concesionario.</p>	<p>No se acoge observación. Las intervenciones a que se refiere la observación, son aquellas que resulten necesarias para ejecutar las intervenciones mínimas u obligatorias de ahí la necesidad de que aquellas sean solicitadas antes de la ejecución de la intervenciones mínimas, con el propósito de garantizar las obligaciones de resultado a cargo del Concesionario.</p> <p>En cuanto al silencio positivo, la disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad.</p>	Sección 5.2.13 (d) -Actividades para la ejecución de los Planes de Intervenciones, Adecuación y Modernización - Contrato Parte General	JURÍDICA
34	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Teniendo en cuenta que el contrato EPC es necesario para la ejecución de las intervenciones, amablemente se solicita a la ANI incluir la suscripción del contrato EPC como un requisito para el inicio de las intervenciones y no para la suscripción del acta de inicio del contrato. Al respecto ver los argumentos incluidos en el numeral [incluir] del presente documento.</p>	<p>La celebración del contrato EPC se considera una condición esencial para la suscripción del acta de inicio, teniendo en consideración que es a partir de la suscripción de dicha acta que el concesionario debe dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del contrato de concesión, con lo cual es desde ese momento que el concesionario debe estar en capacidad de asumirlas íntegramente, por lo cual no se acoge su observación.</p>	Sección 6.1 - Contrato EPC - Contrato Parte General	TÉCNICA
36	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	<p>Amablemente se solicita a la ANI permitir que los recursos de la subcuenta predios puedan ser utilizados por el concesionario para atender todas las obligaciones de gestión/adquisición predial, sin limitar la utilización de estos recursos. Para lo cual el concesionario deberá realizar una correcta gestión y manejo de los recursos para que sean suficientes para costear todas las obligaciones.</p>	<p>La propuesta realizada no es aceptada. Los recursos de la subcuenta predios se destinarán exclusivamente para la adquisición de los predios y el plan de compensaciones socioeconómicas.</p>	Sección 8.2 (a) - Gestión Predial - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
37	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Si quien estima el valor de la adquisición de predios y de las compensaciones socioeconómicas es la ANI, no se entiende la razón por la cual en caso de ser estos valores insuficientes el concesionario tendrá que aportarlos. Por lo tanto, amablemente se solicita a la ANI establecer que dichos recursos (adicionales) serán aportados por la ANI o, por lo menos, por ambas partes; siempre y cuando la insuficiencia de recursos no sea causada por culpa del concesionario (v.gr. mala gestión de los recursos, etc.). Si bien se entiende por el documento CONPES del mes de junio, que el riesgo predial no es relevante en proyectos aeroportuarios y por lo mismo se debe trasladar en su totalidad al concesionario, cierto es que el valor estimado de esta subcuenta lo determina la ANI y el concesionario no tiene el tiempo para valorar adecuadamente este riesgo dado el corto tiempo de la licitación por lo que deberá sujetarse al valor que determina la ANI. Por lo tanto, independientemente de lo que señale el documento CONPES -que no es ley de obligatorio cumplimiento- sino una sugerencia o recomendación, se solicita apartarse de dichas conclusiones y adoptar la práctica usual en otros sectores donde se comparte este riesgo de sobre costos.	Esta Entidad aclara que la asignación y distribución de los riesgos para este proyecto, se ha ajustado a la política de riesgos para el modo aeroportuario establecida en el Conpes 3807 de 2014 y la valoración de riesgos se realiza de acuerdo con lo establecido en la Ley 448 de 1998, el Decreto reglamentario 423 de 2001 y la metodología establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público; si bien es cierto tales documentos no tienen el carácter de ley, la ANI considera pertinente ajustarse a las políticas y lineamientos que dicho documento ha fijado.	Sección 8.2 (c) y (e) - Gestión Predial - Contrato Parte General	FINANCIERA
40	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI aclarar si el concesionario deberá pagar a la ANI o a la Aerocivil por la cesión de las licencias ambientales, permisos, concesiones, etc. En caso afirmativo, por favor indicar cómo se determinará dicho valor y si la ANI tendrá que devolver dicho valor al concesionario en la reversión. En caso negativo, por favor aclarar a qué se refiere este literal cuando señala que la cesión de las licencias ambientales y/o planes de manejo ambiental y demás permisos serán de cuenta del concesionario, con los recursos de la subcuenta compensaciones ambientales.	La cesión de la licencia, PMA, permisos, etc, es un proceso que se lleva a cabo con la autoridad ambiental competente y es a ella a quien se paga el servicio. La cesión la solicita el beneficiario actual del PMA o permisos de comun acuerdo con el concesionario y recibirla hace parte de las obligaciones del concesionario.	Sección 9.1(c)(i) - Gestión Social y Ambiental - Contrato Parte General	AMBIENTAL

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

MATRIZ 7 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
41	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer otro mecanismo o solución para cuando la ANI no apruebe la cuenta de cobro (valores de las compensaciones socio ambientales a cargo de la ANI, aportadas por el concesionario), ya que suspender la obligación del concesionario de seguir aportando los montos que son a cargo de la ANI frenaría el proyecto, perjudicando al concesionario.	<p>No se acepta la solicitud del proponente. El mecanismo implementado se considera el más adecuado teniendo en consideración que los reembolsos que deberá efectuar la ANI al concesionario se realizará de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1 (d) (v), 4) " <i>La ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias. En el evento en que no se encuentren situados recursos para atender la obligación en el Fondo de Contingencias o los mismos sean insuficientes, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. Si no es posible el traslado de los recursos por ser insuficientes, la ANI deberá incluir en su propio presupuesto los recursos necesarios, previo el agotamiento de los requisitos de Ley y el cumplimiento de la Ley Aplicable. En todos estos casos, las tasas y plazos para la causación de intereses remuneratorios y moratorios, serán los establecidos en el numeral 3.10 de este Contrato.</i>"</p> <p>Adicionalmente, en el subnumeral 6) establece: " <i>De igual manera, si la ANI no reembolsa cualquiera de los montos aportados por el Concesionario en cumplimiento de lo previsto en esta Sección con anterioridad a la causación de intereses moratorios a una tasa de DTF más diez puntos porcentuales (10%) pero en ningún caso una tasa mayor que la máxima permitida por la Ley Aplicable de mora de conformidad con el numeral 3.10, también se entenderá suspendida la obligación del Concesionario de seguir haciendo desembolsos por los montos que son a cargo de la ANI, hasta tanto la ANI reembolse -junto con sus intereses- la totalidad de los montos en mora"</i></p>	Sección 9.1(d)(v) - Gestión Social y Ambiental - Contrato Parte General	FINANCIERA
42	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI fijar el plazo que tiene para reembolsar los montos al concesionario correspondientes al sobrecosto por la ejecución de obras exigidas por la autoridad ambiental, no previstas en el anexo técnico.	No. procede su solicitud. La Sección 9.1 h) i) remite al procedimiento establecido en el numeral 9.1 d) el cual define las condiciones en las cuales la ANI efectuará el pago de los sobrecostos, así: " 1) El	Sección 9.1(h)(i) - Gestión Social y Ambiental -	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
	PATRIA			<p><i>Concesionario deberá presentar, para aprobación de la Interventoría y de la ANI, una cuenta de cobro bimestral en la cual conste el valor de lo aportado por el Concesionario en dicho bimestre.</i></p> <p><i>2) La cuenta de cobro deberá ser validada y verificada por la Interventoría, para asegurarse que los desembolsos hechos por el Concesionario por montos a cargo de la ANI, correspondan estrictamente a los fines que este Contrato prevé para la Subcuenta Compensaciones Ambientales y que tales compensaciones ambientales se han realizado de conformidad con lo señalado en este Contrato en particular en el Apéndice 5 - Gestión Ambiental. La Interventoría deberá pronunciarse dentro de un término no superior a diez (10) Días, desde la presentación de la cuenta de cobro por parte del Concesionario.</i></p> <p><i>3) Una vez aprobada la cuenta de cobro por la Interventoría, la ANI dispondrá de un término máximo de diez (10) Días para aprobar la cuenta de cobro. Dentro de este término y si no tiene objeciones, y de conformidad con las normas presupuestales vigentes, la ANI deberá entregarle al Concesionario un documento en el que conste de manera expresa exclusivamente lo siguiente: 1) Que se han cumplido todas las condiciones contractuales para que surja el derecho del Concesionario para obtener el reembolso de los recursos aportados por el Concesionario durante el bimestre correspondiente y que, de acuerdo con la Sección 9.1 0 ii son a cargo de la ANI, 2) El valor exacto del capital del monto a reembolsar, 3) La fecha precisa en que se empezarán a causar intereses remuneratorios y la tasa aplicable (tasa que deberá corresponder a la pactada en el numeral 3.10 de este Contrato), 4) La fecha precisa en que se empezarán a causar intereses moratorios y la tasa aplicable (tasa que deberá corresponder a la pactada en el numeral 3.10 de este Contrato), y 5) el reconocimiento expreso de que, en cumplimiento de lo previsto en el presente Contrato, la ANI pagará tanto el capital como los intereses, de causarse estos."</i></p>	Contrato Parte General	

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

MATRIZ 7 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
43	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Para que la distribución de los excedentes de la subcuenta redes mayores sea equitativa, se propone que dicha distribución se realice en proporción a los aportes que cada una de las partes haya realizado a esta subcuenta.	No le asiste la razón al proponente en lo planteado debido a que el fondeo de la subcuenta de compensaciones ambientales se encuentra dentro de las inversiones que serán remuneradas en el servicio. En ese sentido la proporción en que se reparten los excedentes se hace con el fin de compartir con la entidad los "upsides" que genere el proyecto.	Sección 10.2 (a) - Redes - Contrato Parte General	FINANCIERA
45	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar si el recálculo previsto en este literal aplica tanto para el caso en el que el alcance de las obras sea menor al pactado originalmente en el contrato como para el caso en el que el alcance de las obras sea mayor al originalmente pactado.	El recálculo de la retribución se realizará sobre la intervención afectada por la ocurrencia de una fuerza mayor por redes, que impide al Concesionario iniciar o adelantar la respectiva intervención. Ese recálculo deberá reflejar las modificaciones realizadas.	Sección 10.3 (a)(ii) - Fuerza Mayor por Redes -Contrato Parte General	FINANCIERA
46	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar que la única obligación que asume el concesionario frente a los servicios de extinción de incendios es suministrar los equipos necesarios para la prestación de este servicio. Por lo tanto, no será responsable por la prestación de dicho servicio, ni por los daños que se causen por la omisión o acción del cuerpo de bomberos.	Es correcto su entendimiento.	Sección 11.1 (b) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	TÉCNICA
47	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Según esta disposición, ¿el concesionario no tendrá la libertad de escoger a las empresas de servicios públicos domiciliarios que prestarán dichos servicios al aeropuerto, sino serán los usuarios quienes elegirán al prestador? Cómo se va a realizar esto? Amablemente se solicita a la ANI explicar esta disposición.	El sentido de la disposición observada es que el concesionario no podrá restringir la libre competencia de los prestadores de servicios públicos en las áreas de explotación comercial. De tal manera que los arrendatarios de dichas áreas podrán elegir el prestador de tales servicios públicos.	Sección 11.6 (b) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
48	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con el párrafo primero de este numeral, el concesionario deberá entregar dentro de los primeros 90 días, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, un manual de buen gobierno corporativo; no obstante, el literal (xii) del mismo numeral señala que los documentos deberán entregarse en un plazo máximo de 6 meses después de la firma del contrato. En este orden de ideas, se solicita a la ANI indicar cuál es el plazo que tiene el concesionario para entregar el manual de buen gobierno (incluyendo sus anexos).	La sección 11.9 (24) se refiere a la entrega del manual de gobierno corporativo dentro de los 90 días siguientes a la suscripción del acta de inicio. El literal (xii) del mismo numeral hace referencia a la designación de un comité de auditoría, la adopción de mecanismos de prevención de conflictos de interés, a los instrumentos de información adoptados en favor de los accionistas, los procedimientos de contratación entre otros.	Sección 11.9 (24) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
50	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	La obligación prevista en este numeral no debería estar a cargo del concesionario, ya que esto es competencia de la Aerocivil como autoridad aeroportuaria. Por lo tanto, amablemente solicitamos a la ANI se delimite el alcance de esta obligación.	<p>La cláusula objeto de observación, tiene fundamento en la 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>	Sección 11.9 (47) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
51	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI eliminar esta obligación, en la medida en que se encuentra repetida (ver numeral 24 de la Sección 11.9 del Contrato)	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 11.9(59) de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 11.9 (59) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	JURÍDICA
52	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI eliminar esta obligación, en la medida en que se encuentra repetida (ver numeral 34 de la Sección 11.9 del Contrato).	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 11.9(60) de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 11.9 (60) - Actividades Permanentes durante la Ejecución del Contrato - Contrato Parte General	JURÍDICA
53	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar que el procedimiento inicia cuando el periodo de cura haya vencido sin que el concesionario haya saneado el incumplimiento. Adicionalmente, por favor aclarar en qué momento el interventor establecerá el plazo de cura y se lo comunicará al concesionario.	La Sección 12.3 b) establece que el procedimiento para la imposición de multas iniciará cuando la ANI o el Interventor verifiquen que existe un incumplimiento que puede llegar a ser generador de una cualquiera de las Multas, y ha transcurrido el Plazo de Cura sin que el Concesionario haya remediado el incumplimiento. El plazo de cura será se contará desde el día en que el interventor o la ANI notifiquen al Concesionario del incumplimiento.	Sección 12.3 (b) - multas - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
54	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Al establecer las causales de caducidad en los literales (i) al (iv), la ANI estaría ampliando las causales establecidas por ley, las cuales son taxativas y de interpretación restrictiva. Adicionalmente, cada uno de los supuestos mencionados tendrán que ser analizados en su momento para determinar si se dan los requisitos para que opere la caducidad. En este orden de ideas, se solicita a la ANI eliminar los literales (i) al (iv).	La ley 80 de 1993 establece un criterio único y común para la procedencia de la caducidad como poder exorbitante de la Administración Pública, sin limitar por ello los supuestos de hecho en los cuales ha de verificarse la ocurrencia de dicho criterio general, que pueden ser pactados libremente en el contrato. Así, bien pueden las causales establecidas en el contrato como de caducidad afectar de manera grave y directa la ejecución del contrato y pueden llevar a su paralización. En este sentido lo establece el numeral 13.1 (a) al referirse a la necesidad de que se configuren los requisitos previstos en la Ley Aplicable, para entenderse que se configura una causal de caducidad tipificada en el contrato (a continuación en ese mismo numeral), y que por interpretación sistemática del contrato ha de entenderse que hace relación a lo establecido en el numeral 13.1 (a) cuando habla de la afectación grave y directa de la ejecución del contrato, que evidencie que pueda conducir a su paralización. Por lo tanto todas las causales establecidas en el contrato tendrán el efecto que se le asigna siempre que cumpla con las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993.	Sección 13.1 (b) - Cláusulas Excepcionales - Contrato Parte General	JURÍDICA
55	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	En caso de un supuesto incumplimiento del concesionario, será la ANI (no el concesionario) quien deba probar que (i) el concesionario ha incumplido su obligación, (ii) que dicho incumplimiento afecta de manera grave y directa la ejecución del contrato, y (iii) que puede conducir a la paralización del contrato. Lo anterior, en la medida en que (i) quien alega un incumplimiento debe probarlo y (ii) para el presente caso no aplica ninguna presunción legal, que tenga que ser desvirtuada por el concesionario. En consecuencia, amablemente se solicita a la ANI modificar este literal aclarando que la ANI deberá probar los elementos mencionados anteriormente y el concesionario tendrá el derecho de defensa.	De acuerdo con lo establecido en el contrato parte general, las partes aceptan que la declaratoria de caducidad tendrá lugar cuando sus supuestos se ajusten a (i) todos los parámetros establecidos en la Ley y (ii) los eventos enunciados en la cláusula en comento, los cuales tendrán el efecto que se le asigna siempre que cumpla con las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993. Adicionalmente, al Concesionario se le está otorgando un término para ejercer su derecho de defensa y un periodo para remediar sus incumplimientos, haciendo aun más garantista el contrato y procurando desde ya, la correcta y continua ejecución del contrato.	Sección 13.1 (d) - Cláusulas Excepcionales - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
56	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	La ANI no puede establecer causales de caducidad adicionales a las previstas por la ley. En este orden de ideas, la ANI sólo podrá declarar la caducidad cuando el incumplimiento del concesionario afecta de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización.	La ley 80 de 1993 establece un criterio único y común para la procedencia de la caducidad como poder exorbitante de la Administración Pública, sin limitar por ello los supuestos de hecho en los cuales ha de verificarse la ocurrencia de dicho criterio general, que pueden ser pactados libremente en el contrato. Así, bien pueden las causales establecidas en el contrato como de caducidad afectar de manera grave y directa la ejecución del contrato y pueden llevar a su paralización. En este sentido lo establece el numeral 13.1 (a) al referirse a la necesidad de que se configuren los requisitos previstos en la Ley Aplicable, para entenderse que se configura una causal de caducidad tipificada en el contrato (a continuación en ese mismo numeral), y que por interpretación sistemática del contrato ha de entenderse que hace relación a lo establecido en el numeral 13.1 (a) cuando habla de la afectación grave y directa de la ejecución del contrato, que evidencie que pueda conducir a su paralización. Por lo tanto todas las causales establecidas en el contrato tendrán el efecto que se le asigna siempre que cumpla con las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993.	Sección 14.4 (c), (d) y (e) - Garantías - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
57	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Para que proceda el restablecimiento del equilibrio económico del contrato bastará con que se presenten los elementos previstos en la ley y en la jurisprudencia colombiana. El contrato no puede condicionar o limitar el derecho que tiene el concesionario para solicitar el restablecimiento del equilibrio económico del contrato cuando este último considere que el equilibrio ha sido alterado y se presenten las causales para su restablecimiento. Pretender limitar el derecho de acción de una de las partes del contrato resulta ilegal.	Como lo indica la Sección 15.1 de la Parte General, dentro de la ecuación contractual del Contrato se encuentran incluidos los efectos de la asignación de cada uno de los riesgos para las Partes. Por esto, para determinar cuál es el equilibrio económico al momento de la suscripción del Contrato, necesariamente debe considerarse que hacen parte del mismo las condiciones de su esquema de asignación de riesgo; es decir, la asunción por parte del Concesionario de los riesgos a él asignados en las condiciones previstas en el Contrato fundamenta el equilibrio económico de este. En consecuencia, por la ocurrencia de cualquier riesgo asignado por el Contrato al Concesionario, no podría establecerse que se afectó el equilibrio económico del mismo en tanto dicho riesgo –y los efectos derivados de su ocurrencia- ya estaban contemplados al determinar dicho equilibrio. Es por lo anterior que la Sección 15.1, en consonancia con lo establecido en la Ley 1682 de 2013, indica que "(...) ante la ocurrencia de riesgos que i) no hayan sido previstos en el Contrato y, ii) aunque no hayan sido expresamente previstos, no correspondan a aquellos que por la naturaleza de las obligaciones del Concesionario estén asignados a éste; pueda proceder el restablecimiento del equilibrio económico del contrato cuando el riesgo, además de ser imprevisto e imprevisible, y no imputable al Concesionario, tenga las características de gravedad, anormalidad y magnitud para que proceda dicho restablecimiento, de conformidad con la Ley Aplicable." En este sentido el contrato contempla mecanismos de restablecimiento de la ecuación contractual cuando la misma ha sido afectada, ajustados a la ley.	Sección 15.1 (b) - Ecuación Contractual - Contrato Parte General	JURÍDICA
58	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con este literal, el concedente asume el costo de los riesgos <u>expresamente asignados a éste</u> , sin embargo, el literal (b) anterior señala que el concesionario asume tanto los riesgos que le han sido asignados como los que no hayan sido previstos pero que por su naturaleza estén asignados a éste. Frente a la transferencia y asignación de riesgos, el Consejo de Estado ha reiterado en múltiples	De acuerdo con la Ley 1508 de 2012, el contrato de APP es un instrumento que, entre sus finalidades esenciales, "involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes". Para ello, la propia ley establece el principio rector que debe guiar el ejercicio de asignar riesgos entre las partes, atribuyéndolos a "la parte que esté en	Sección 15.1 (c) - Ecuación Contractual - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
			<p>ocasiones que los riesgos imprevisibles no podrán ser transferidos al contratista, quedando en cabeza de la entidad contratante. Por lo tanto, amablemente solicitamos a la ANI modifique estas disposiciones en el sentido que el concesionario asumirá los riesgos (previsibles) que le fueron asignados; pues de lo contrario no hubiera sido necesaria la asignación de riesgos entre las partes ya que el concesionario estaría sumiendo todos los riesgos que "por su naturaleza deba asumir", sin importar si son imprevistos, imprevisibles, etc. Adicionalmente, el término "que por su naturaleza deba asumirlos" es muy vago, dando lugar a diferentes interpretaciones e incluso a que cualquier riesgo pueda encajar dentro de este concepto. Por lo tanto, amablemente se solicita a la ANI eliminar esta expresión o, en su defecto, especificar a qué riesgos se refiere.</p>	<p>mejor capacidad de administrarlos". Como puede advertirse, fue el querer del legislador que las APP fueran un instrumento de asignación de riesgos entre las Partes contratantes y que la única limitación a tal distribución fuera la aplicación del principio de asignación eficiente de acuerdo con el cual éstos deben ser asignados a la parte que se encuentre en mejor capacidad de administrarlos. Nada señaló el legislador respecto de ciertos riesgos que no podrían ser transferibles o de límites que obligarían al Estado a retener los riesgos. Por el contrario –se insiste– el único criterio impuesto por el legislador fue el de la asignación eficiente de riesgos. Esto no contradice la obligación de tipificar, estimar y asignar los riesgos, tal como lo exige la Ley 1508 y las demás normas que rigen la contratación estatal. La "estimación" de riesgos a que obliga el artículo 11.5 de la ley, implica la evaluación de la probabilidad de ocurrencia de un riesgo y la magnitud o impacto del mismo, lo cual implica en efecto un ejercicio de cuantificación probabilística, tal como lo menciona el Conpes 3714. Así, identificado un riesgo (tipificado), ha de procederse a su estimación y asignación sin que en parte alguna de la Ley 1508 se indique que la estimación efectuada corresponda al límite del riesgo transferido. De la argumentación presentada por el observante se deduce que, en su criterio, el Estado debería soportar los efectos económicos derivados de la ocurrencia de cualquier riesgo que ocurra con posterioridad a la presentación de la Oferta, sin concurso del Concesionario, y que éste no hubiere previsto. Respecto de tal interpretación, la ANI debe insistir en que la misma no se ajusta a lo previsto en la Ley 1508 y debe ser completamente desechada. En efecto, la ANI no tiene la obligación de establecer un límite cuantitativo –previsibilidad– para cada uno de los riesgos a partir del cual debe retener riesgo alguno. Los riesgos son asignados entre las Partes en toda su extensión, de acuerdo con lo dispuesto en el contrato o son compartidos entre éstas de acuerdo con las fórmulas que en cada caso se prevén en el Contrato, siguiendo en todo caso el principio de asignación eficiente. De esta manera, cuando un riesgo es asignado a una de las Partes y este se materializa, ésta tendrá la obligación de asumir la totalidad de las consecuencias económicas –positivas o negativas– derivadas de la ocurrencia del riesgo. Lo anterior no significa que la legislación anterior a la expedición de la Ley 1508 no sea de aplicación en este</p>		

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

MATRIZ 7 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
				<p>caso. Aún en el caso de contratos ajenos a la Ley 1508 de 2012, suscritos al amparo de la Ley 1150, se ha reconocido la inaplicabilidad de la interpretación planteada en la observación. Con fundamento en lo anterior, se reitera que no existen límites cuantitativos o de cualquier otro tipo a los riesgos asignados a las partes (en su dimensión positiva o negativa) excepto en aquellos casos en que el Contrato de manera expresa prevé una compartición del riesgo. En estos términos, se insiste que es de la diligencia mínima de los proponentes valorar el estado del riesgo que habrán de asumir en caso de resultar adjudicatarios en el presente proceso de selección, sin que los estudios, la información del cuarto de información de referencia cualquier otro elemento que haga parte del presente proceso de selección deba ser utilizado como un argumento orientado a limitar los riesgos del Concesionario. En consecuencia, todos los riesgos identificados en el Contrato y en la matriz de riesgos son susceptibles de asignación a las Partes siempre que se siga lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012.</p>		
59	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El concesionario debería tener derecho a pronunciarse y hacer salvedades frente a los bienes entregados, pues de lo contrario se estaría presumiendo la buena calidad y estado de los bienes entregados y se estaría obligando al concesionario a aceptar algo con lo que no esta de acuerdo. Como alternativa a lo anterior, se propone incluir una declaración de la ANI que garantice la buena calidad y estado de los bienes entregados.	No se acepta su solicitud. Es claro que el Concesionario asume el riesgo-deber de recibir en el estado en que se encuentre, y las observaciones que haga al respecto no van a modificar sus deberes. El estado de los bienes debe ser asumido por el privado, por ser éste quien se encuentra en tenencia del aeropuerto y por lo tanto detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del contrato, la guarda jurídica y física de los bienes de la Concesión, sin que exista limitación. Respecto del Acta de Entrega de la Infraestructura el contrato prevé que ésta debe ser suscrita por el Concesionario, la Ani y la Aerocivil.	Sección 15.2 (i) - Riesgos a cargo del Concesionario - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
60	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El riesgo de invasión debería estar en cabeza de la ANI o, por lo menos, ser asumido por ambas partes. Si bien es cierto el concesionario será quien tenga conocimiento de los hechos, debiendo dar aviso a la ANI y/o Aerocivil, son las autoridades aeroportuaria y policial las que tienen competencia para controlar e impedir la invasión.	La asunción del riesgo de invasión del Aeropuerto se limita, como lo señala la Sección 15.2(a)(xx) de la Parte General, a la obligación de soportar las pérdidas, daños, gastos, cargos o expensas en que tenga que incurrir el Concesionario con ocasión de la invasión del Aeropuerto por parte de terceros, y no a la obligación de ejercer función alguna reservada a las autoridades. Es precisamente que en desarrollo del artículo 4 de la Ley 1508 de 2012, al considerarse que el Concesionario, como tenedor de dicho Aeropuerto, y al estar en todas las facultades para iniciar las acciones administrativas y policivas pertinentes para impedir o hacer cesar la respectiva invasión, se asignó dicho riesgo a aquel. Téngase en cuenta que otras consecuencias económicas derivadas de la ocurrencia de este riesgo, son asignadas en el Contrato a la ANI, como se desprende de la parte final de la Sección 15.2(a)(xx) mencionada. Por lo anterior, la solicitud no es aceptada por la Entidad.	Sección 15.2 (xx) - Riesgos a cargo del Concesionario - Contrato Parte General	FINANCIERA
61	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Teniendo en cuenta que la Aerocivil ejerce, entre otras, las siguientes funciones: (i) fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo y <u>sancionar su violación</u> ; y (ii) <u>vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias</u> en los aeropuertos concesionados; el riesgo de evasión debería estar en cabeza de la ANI.	La Entidad considera que es el Concesionario quien se encuentra en mejor capacidad de administrar el riesgo de evasión, teniendo en cuenta que es su obligación, detentar, operar, administrar y efectuar el recaudo de los ingresos regulados y no regulados del Aeropuerto.	Sección 15.2 (xxiii) - Riesgos a cargo del Concesionario - Contrato Parte General	FINANCIERA
62	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Este riesgo no concuerda con lo establecido en el numeral 5.2.6 (f) del contrato, ya que este último señala que si durante la ejecución del contrato se presenta un cambio de ley que modifique las especificaciones técnicas, el concesionario no estará obligado a dicha modificación. Sin embargo, en el caso en que la ANI lo requiera el concesionario deberá ejecutar los cambios, asumiendo la entidad contratante los mayores costos. En este orden de ideas, amablemente se solicita a la ANI eliminar este riesgo e incluirlo en los riesgos asumidos por la ANI.	Las Secciones 15.2 y 15.3 del Contrato se refieren a la asignación de los riesgos que serán asumidos por las partes y en particular el subnumeral (xxiv) del 15.2 asigna al Concesionario: "Los efectos favorables o desfavorables derivados de los cambios en las leyes. Lo anterior salvo por lo previsto en este contrato respecto de la asunción del riesgo de cambio tributario y los efectos de liquidez generados por la Variación NIIF". La excepción prevista en este numeral se encuentra regulada en la Sección 3.1 del Contrato.	Sección 15.2 (xxiv) - Riesgos a cargo del Concesionario - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
63	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar nuestro entendimiento: siempre que la ANI, Aerocivil o cualquier otra entidad, modifique las tarifas, la ANI reconocerá al concesionario la diferencia entre la "nueva tarifa" y la "antigua tarifa".	El numeral 15.4 (a) del contrato Parte General define lo pertinente a la compensación tarifaria, así: " (a) <i>Cálculo de la Compensación Tarifaria En el evento en que, sin contar con el consentimiento del Concesionario, el Ministerio de Transporte, la Aeronáutica Civil, la ANI o la autoridad que sea competente, mediante acto administrativo: i) no permita el cobro de las tarifas asociadas a los Ingresos Regulados según lo previsto en este Contrato, ii) obligue al Concesionario a rebajar las tarifas asociadas a los Ingresos Regulados, iii) obligue al Concesionario a aumentar las tarifas asociadas a los Ingresos Regulados previstas en la Resolución de Tarifas [Insertar Número de Resolución], iv) incluya exenciones diferentes de las previstas en la Resolución de Tarifas [Insertar Número de Resolución] o (v) de cualquier otra forma afecte la Estructura Tarifaria que se desprende de la Resolución de Tarifas, ANI deberá reconocer al Concesionario la diferencia correspondiente. Para estos efectos, se procederá a realizar, entre el Interventor, el Supervisor y el Concesionario, una liquidación trimestral de los ingresos, para calcular la diferencia entre los ingresos que hubiera debido percibir el Concesionario si se hubieran aplicado las tarifas indexadas con la metodología prevista en la Resolución de Tarifas [Insertar Número de Resolución] y el ingreso real recibido con base en las tarifas, establecidas por la autoridad competente para el respectivo mes, de lo cual se dejará constancia en una acta suscrita por el Concesionario, ANI y Aerocivil, dentro de los cinco (5) Días siguientes a la terminación del trimestre. En caso de existir diferencias entre las partes, éstas acudirán al Amigable Componedor para que resuelva la controversia".</i>	Sección 15.4 (a) - Compensación Tarifaria - Contrato Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
64	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Teniendo en cuenta que se trata de un evento eximente de responsabilidad no se debería limitar la suscripción del acta de terminación parcial y, por ende, el derecho a percibir retribución, a que las intervenciones faltantes no superen el 60% del total de la intervención.	El artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 establece que la retribución del concesionario está sujeta al cumplimiento de disponibilidad, calidad y niveles de servicio. Dichos elementos son definidos contractualmente previendo que la infraestructura relacionada con cada unidad funcional haya sido entregada en su totalidad a satisfacción. El mecanismo planteado en la sección citada de la parte general pretende dar respuesta a la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad. Sin embargo, la entidad considera pertinente realizar algún tipo de retención a la retribución. Lo anterior no debe considerarse como una sanción, sino que debe entenderse como un incentivo para que el Concesionario contribuya para finalizar las obras a la mayor brevedad. Una vez las obras estén finalizadas y según lo establecido en la sección citada de la Parte General, se le pagará al concesionario el monto total retenido. Los recursos con los cuales se pagarán las compensaciones especiales, provienen de los recursos dispuestos para la retribución del concesionario.	Sección 16.1(a)(iii) - Compensación Tarifaria - Contrato Parte General	Jurídica
65	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI incluir que el valor al que hace referencia este literal deberá ser actualizado a la fecha de pago.	El reconocimiento de pagos de intereses remuneratorios y de mora, se encuentra sujeta a las reglas establecidas en la sección 3.10 del contrato parte general.	Sección 16.1 (d) - Compensación Tarifaria - Contrato Parte General	FINANCIERA
66	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI modificar esta disposición, en el sentido que: (i) se reconozcan al concesionario todos los daños que se lleguen a causar por la ocurrencia del evento eximente de responsabilidad, incluidos el daño emergente y lucro cesante; y (ii) se fije en el contrato la forma cómo se calculará el reconocimiento o los criterios para su cálculo.	En casos de eventos eximentes de responsabilidad, la ANI responderá únicamente por los costos establecidos en la sección 16.2 (h).	Sección 16.2 (h)(i)(1) - Evento Eximente de Responsabilidad - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
67	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El reconocimiento por la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad deberá aplicarse siempre que (i) se den los elementos para la configuración del evento eximente de responsabilidad y (ii) se cause un daño o perjuicio al concesionario. Por lo tanto, amablemente solicitamos a la ANI eliminar la condición según la cual los recursos del concesionario deberán quedar ociosos.	La condición establecida en la sección observada busca compensar o reconocer los costos ociosos que genere la imposibilidad de utilización por parte del Concesionario, de ciertos recursos propios de éste, que bien puede usar tanto para este Proyecto como para otros fines. El reconocimiento de los costos ociosos se considera una forma de evitar que el Concesionario se vea perjudicado económicamente por la parálisis de la obra, pero la Entidad considera que dicho reconocimiento sólo debe surgir cuando no existe otra solución, como puede ser el uso de dichos recursos en otras actividades del Concesionario, evitando que se afecte tanto a él mismo como a la Entidad.	Sección 16.2 (h)(i)(2) - Evento Eximente de Responsabilidad - Contrato Parte General	JURÍDICA
68	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	No se entiende la razón por la cual la ANI únicamente reembolsará los gastos a los que hace referencia este literal cuando se trate de las situaciones mencionados en los literales 1,2,3 y 4. Consideramos que estos reembolsos procederían siempre que se presente un evento eximente de responsabilidad (como fuerza mayor o caso fortuito) cualquiera que éste fuera.	Ante la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, la ANI sólo otorgará las compensaciones establecidas las secciones 16.2 (h) y 16.2 (i)(ii). Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que se cumplan las condiciones establecidas en la sección 16.1 (a) de la Parte General, el Concesionario tendrá derecho a recibir la Compensación Especial en los términos establecidos en la sección 16.1 (b) .	Sección 16.2 (i) - Evento Eximente de Responsabilidad - Contrato Parte General	FINANCIERA
69	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar el siguiente entendimiento: el inicio del amigable componedor no faculta a las partes para suspender unilateralmente la ejecución de las obligaciones del contrato, incluidas las obligaciones dinerarias a cargo de cualquiera de las partes.	De conformidad con lo establecido en la sección 17.4 del Contrato Parte General " La intervención del Amigable Componedor o del Tribunal de Arbitramento, no suspenderá la ejecución del Contrato, salvo aquellas obligaciones y/o actividades que de mutuo acuerdo se consideren necesarios para garantizar el éxito del Proyecto.	Sección 17.1 (k)(ix) - Amigable Componedor - Contrato Parte General	JURÍDICA
70	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar el siguiente entendimiento: el inicio del arbitraje no faculta a las partes para suspender unilateralmente la ejecución de las obligaciones del contrato, incluidas las obligaciones dinerarias a cargo de cualquiera de las partes.	De conformidad con lo establecido en la sección 17.4 del Contrato Parte General " La intervención del Amigable Componedor o del Tribunal de Arbitramento, no suspenderá la ejecución del Contrato, salvo aquellas obligaciones y/o actividades que de mutuo acuerdo se consideren necesarios para garantizar el éxito del Proyecto.	Sección 17.2 (k) - Amigable Componedor - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
71	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI revisar las referencias cruzadas de este literal.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 20.2(b)(iii) de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 20.2 (b)(iii) Terminación del Contrato - Contrato Parte General	JURÍDICA
72	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI incluir en dicha formula los costos de financiación del proyecto.	La fórmula de liquidación contempla la totalidad de los costos en que se haya incurrido para la ejecución del contrato y que sean inherentes al objeto de la misma conforme a lo definido en el contrato. En la fórmula no se establecen los intereses dado que los costos incurridos se indexan con una tasa con lo cual se estaría contabilizando de manera doble dichos intereses. Por tal motivo la entidad no encuentra razones para modificar la fórmula.	Sección 22.3 (c) -Liquidación del Contrato - Contrato Parte General	FINANCIERA
73	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Con esta disposición se esta constriñendo al concesionario a ejecutar las obras menores no previstas. En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo, la ANI debería proceder a contratar dichas obras con un tercero, no el concesionario. Además, el concesionario no tiene por qué responder frente a la ANI por las actuaciones de este tercero.	Las obras menores son aquellas solicitadas por las Autoridades Gubernamentales del orden nacional, departamental o municipal o por comunidades ubicadas dentro del área de influencia directa del Proyecto y que resulten indispensables para la normal ejecución del Proyecto . La responsabilidad por las obras se da gracias a la obligación del mismo Concesionario por supervisar la ejecución de las mismas y el hecho de que quien ejecute las obras es un subcontratista del Concesionario y no tiene nexo alguno con la entidad. Por ello su responsabilidad no debe ser limitada y por ende debe responder por las obligaciones de resultado previstas en el Contrato.	Sección 23.1 (c) - Varios - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
74	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar el siguiente entendimiento: cuando se den los requisitos establecidos en los literales (i) y (ii) de la sección 23.5 (a) y los literales (1), (2), (3) y (4) de la sección 23.5 (b), la ANI autorizará la cesión del contrato y la cesión de accionistas del concesionario, respectivamente.	Las secciones del contrato de la Parte General citadas son claras al indicar cuando procede la cesión del contrato o la cesión de accionistas, especificando los requisitos para ello	Sección 23.5 (a) y 23.5 (b)- Cesión - Contrato Parte General	JURÍDICA
75	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar que según esta disposición los Fondos de Capital Privado podrán ser accionistas del concesionario.	La ley 1508 es una norma de carácter especial que regula las asociaciones público privadas. Dicha norma de carácter especial ha regulado de manera expresa quiénes pueden ser concesionarios de una app, efecto para el cual dispuso que pueden ser personas naturales o jurídicas. En consecuencia al no estar prevista la participación de consorcios, uniones temporales ni fondos de capital privado, mal podría esta Entidad permitir de manera directa la participación en SPV de fondos de capital privado que por definición no pueden ser concesionarios en proyectos APP por no tener justamente la connotación de ser personas jurídicas. La disposición observada debe entenderse en concordancia con el numeral 3.3. del pliego de condiciones sobre el compromiso irrevocable de inversión del fondo de capital cuando el oferente haya acreditado capacidad financiera y/o experiencia de inversión de un fondo de capital privado. Es decir tal y como lo establece el artículo 3 del Decreto 1467 de 2012 Los Fondos de Capital Privado pueden participar a través de respaldar una persona jurídica	Sección 23.5 (c) - Cesión - Contrato Parte General	JURÍDICA
76	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer el silencio positivo frente al silencio de la entidad respecto a la cesión.	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución.	Sección 23.5 (d) - Cesión - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
77	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Este numeral establece que el concesionario deberá pagar el 60% de la comisión de éxito después de la firma del último contrato de asociación público privada que se suscriba con ocasión de la adjudicación del proceso de selección para vinculación de capital privado en el proyecto de aeropuertos. Amablemente se solicita a la ANI aclarar dicha disposición ya que es confusa y contradice lo establecido en el Contrato Parte General. Adicionalmente, se solicita a la ANI indicar a nombre de quien y a qué cuenta deberá realizarse el pago.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 5.1 de la Parte General y al numeral 3.4 - Parte Especial que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación. Respecto a la información solicitada del consultor, la ANI la proporcionará ésta en la relación contractual con el Concesionario.	Sección 3.4 - Comisión de Éxito - Contrato Parte Especial	JURÍDICA
78	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI indicar las tasas de los ingresos regulados.	El proponente podrá verificar los proyectos de resoluciones de tarifas publicados en el cuarto de datos del proceso.	Sección 4.1.1 - Fuentes de la Retribución - Contrato Parte Especial	TÉCNICA
79	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con este numeral, la retribución del concesionario se calculará desde la fecha de suscripción del acta de entrega de la infraestructura hasta la fecha de suscripción del acta de finalización de ejecución. Teniendo en cuenta que hasta la etapa de reversión, el concesionario deberá cumplir con las obligaciones de operación, administración y mantenimiento del aeropuerto, amablemente se solicita a la ANI permitir que el concesionario perciba la retribución hasta la suscripción del acta de reversión. Dicha retribución podrá calcularse de manera diferente a la que percibe el concesionario durante la etapa de ejecución de las actividades de administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación y modernización.	Esta Entidad aclara que en la Parte Especial del Contrato, numeral 4.1.2 para el Cálculo de la Retribución, el literal a) establece: "Periodicidad del cálculo. La Retribución del Concesionario –y de la Compensación Especial, cuando sea aplicable– se calculará a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura con una periodicidad mensual y hasta la fecha en que se suscriba el Acta de Reversión.".Adicionalmente, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 19, literal f, durante la Etapa de Reversión el Concesionario deberá continuar con las labores de Operación, Mantenimiento y Explotación Comercial y tendrá derecho a recibir un porcentaje de los Ingresos Regulados y de los Ingresos No Regulados una vez se haya pagado la Contraprestación.	Sección 4.1.2 (a)- Cálculo de la Retribución - Contrato Parte Especial	Jurídica

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

MATRIZ 7 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
80	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Según este numeral, los indicadores de la infraestructura aeroportuaria disponible se medirán hasta la fecha de suscripción del acta de reversión. En la medida en que el concesionario recibirá retribución hasta la fecha de suscripción del acta de finalización de ejecución, este numeral no es concordante con el numeral 4.1.2(a), ya que si el concesionario no va a recibir retribución una vez finalizada la etapa de ejecución, no se entiende la razón por la cual seguirán midiendo los indicadores después de terminada esta etapa.	Esta Entidad aclara que en la Parte Especial del Contrato, numeral 4.1.2 para el Cálculo de la Retribución, el literal a) y d) se miden a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura hasta la fecha en que se suscriba el Acta de Reversión.	Sección 4.1.2 (d)- Cálculo de la Retribución - Contrato Parte Especial	Jurídica
81	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI confirmar el siguiente entendimiento: los indicadores de disponibilidad de las intervenciones se medirán a partir del mes siguiente al mes en el que se suscribe el acta de terminación de la respectiva intervención y por tres (3) meses. Al cuarto mes siguiente a la fecha de suscripción del acta de terminación de la intervención, se miden los indicadores de la infraestructura aeroportuaria disponible de dicha intervención. Por lo tanto, en ningún momento de la ejecución del contrato, se medirán simultáneamente los indicadores de disponibilidad de las intervenciones y los indicadores de la infraestructura aeroportuaria disponible.	<p>Los Indicadores de Disponibilidad de las Intervenciones miden durante tres meses, de manera mensual, el cumplimiento de los requisitos de Disponibilidad de la Infraestructura, estos son el uso, los niveles de servicio y los estándares de calidad de las Intervenciones. A partir del cuarto (4) Mes siguiente a la fecha de suscripción del Acta de Terminación de la Intervención, se mide el cumplimiento de los requisitos de Disponibilidad de esta Intervención (uso, niveles de servicio y estándares de calidad), a través de los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible, por cuanto la Intervención Disponible se entiende integrada al conjunto del Aeropuerto, es decir que hace parte de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible.</p> <p>Por su parte, los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible se miden mensualmente a partir de la fecha de suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura y hasta la fecha de suscripción del Acta de Reversión.</p> <p>El entendimiento del interesado es correcto, en la medida en que sobre una misma Intervención no se medirán al tiempo los Indicadores de Disponibilidad de las Intervenciones y los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible. Sin perjuicio de la medición mensual de los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible sobre la Infraestructura Aeroportuaria Disponible.</p>	Sección 4.1.2 (e)- Cálculo de la Retribución - Contrato Parte Especial	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
82	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El plazo con el que cuenta el interventor para remitir el acta de cálculo de la retribución (37 días) es excesivo, el interventor debería remitir inmediatamente el acta a la ANI y a la fiduciaria. Por lo tanto, solicitamos se elimine este plazo y, en su reemplazo, se establezca que el interventor deberá enviar inmediatamente el acta de cálculo de la retribución a la ANI.	Para la entidad el plazo observado es el adecuado y acorde con la estructuración realizada del proyecto. De acuerdo con el Apéndice 3 Indicadores de Cumplimiento, los primeros quince (15) días siguientes al mes respecto del cual se realiza el cálculo se establece el Tiempo Máximo de Corrección para Deduciones, y los siguientes quince (15) días se establece el plazo de Régimen de Control Especial (RCE). Por esta razón se está remitiendo el acta de cálculo siete (7) días después del cumplimiento de los tiempos antes descritos.	Sección 4.1.2 (i)- Cálculo de la Retribución - Contrato Parte Especial	TÉCNICA
83	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI modificar este numeral, en el sentido que en el caso en el que el concesionario y el interventor no se pongan de acuerdo respecto al cálculo de la retribución, la retribución se reconocerá de conformidad con el cálculo efectuado por el concesionario. El amigable componedor decidirá sobre este asunto y, en caso de que el interventor tenga razón, se trasladarán nuevamente los recursos o se descontará en la retribución del mes siguiente.	No se acepta su solicitud. En caso de no existir acuerdo entre el Concesionario y el Interventor en el plazo previsto en cuanto al contenido del Acta de Cálculo de la Retribución, se deberá proceder de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.1.2(k) del Apéndice Parte Especial.	Sección 4.1.2 (k)- Cálculo de la Retribución - Contrato Parte Especial	JURÍDICA
84	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Teniendo en cuenta que el inicio de la amigable composición no suspende el cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato, lo lógico es que se trasladen la totalidad de los recursos correspondientes a la retribución y no esperar hasta que el amigable componedor decida sobre el asunto.	No se acepta su solicitud. En caso de no existir acuerdo entre el Concesionario y el Interventor en el plazo previsto en cuanto al contenido del Acta de Cálculo de la Retribución, se deberá proceder de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.1.2(k) del Apéndice Parte Especial.	Sección 4.1.3 (b) -Forma y fecha de Pago de la Retribución - Contrato Parte Especial	JURÍDICA
85	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI aclarar si esta formula aplica si el Mes i corresponde al tercer mes contado a partir de la suscripción del acta de terminación de la intervención o a partir del cuarto mes.	Esta fórmula aplica si el Mes i corresponde al tercer (3) Mes contado a partir de la suscripción del Acta de Terminación de la Intervención x.	Sección 4.1.4 (b)(ii) - Deduciones de la Retribución - Contrato Parte Especial	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
86	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Los recursos remanentes de la subcuenta interventoría y supervisión deben ser transferidos a la cuenta proyecto o, al menos, ser transferidos a la cuenta proyecto y cuenta ANI de manera proporcional a los aportes realizados por las partes para fondar esta subcuenta.	No se acepta su solicitud. Los recursos remanentes de la Subcuenta Interventoría y Supervisión, que no fueron necesarios para el pago al Interventor o al Supervisor del Contrato, a la terminación del Contrato, podrán ser transferidos a la Subcuenta Excedentes ANI, previa instrucción expresa y escrita de la ANI.	Sección 4.6.2.1 (v) -Cuenta ANI - Contrato Parte Especial	FINANCIERA
87	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI establecer qué pasará con los excedentes de esta subcuenta.	Se aclara que el beneficiario único de la Cuenta ANI junto con las respectivas subcuentas de esta cuenta será la ANI. La ANI será la encargada de dar instrucciones a la Fiduciaria para el uso de los recursos de la Subcuenta Soporte Contractual.	Sección 4.6.2.1 (vi) -Cuenta ANI - Contrato Parte Especial	FINANCIERA
88	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Los recursos remanentes de la subcuenta amigable componedor deben ser transferidos a la cuenta proyecto teniendo en cuenta que quien fondea esta subcuenta es el concesionario.	No se acepta su solicitud. Los recursos remanentes de esta Subcuenta Amigable Componedor, que no fueron necesarios para los pagos del Amigable Componedor, podrán ser transferidos a la Subcuenta Excedentes ANI, previa instrucción expresa y escrita de la ANI.	Sección 4.6.2.1 (vii) -Cuenta ANI - Contrato Parte Especial	FINANCIERA
89	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	En caso de que el concesionario no cumpla con los indicadores, el contrato prevé las deducciones a la retribución del concesionario. En este orden de ideas, consideramos que es excesivo que además de realizar las deducciones también se le impongan multas al concesionario por este mismo concepto.	El artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 establece que la retribución del concesionario está sujeta al cumplimiento de disponibilidad, calidad y niveles de servicio. En tal sentido es viable a la luz de la disposición en cita establecer deducciones a la retribución, de tal manera que su retribución corresponda a la medición de los indicadores que determinan el cumplimiento de disponibilidad, estándares de calidad y niveles de servicio. De otra parte la naturaleza de las multas es eminentemente sancionatoria y conminatoria, con ocasión del incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario.	Sección 6.1.8 - Multas - Contrato Parte Especial	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
90	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI suministrar la información sobre las tarifas que se cobran en los aeropuertos de Cartagena, Santa Marta y Bucaramanga.	La tarifa o tasa máxima de referencia para el Servicio No Asociado a los Ingresos Regulados a que se refiere el numeral 5.1.10, corresponde a una fórmula que depende de los valores que para ese momento apliquen a cada una de las variables.	Sección 6.1.10 - Multas - Contrato Parte Especial	TÉCNICA
91	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El título de esta sección no coincide con la descripción de la multa (contenido), ya que el título hace referencia a la multa por no cumplir con el cronograma de aportes de equity, mientras que el contenido de dicha sección hace alusión al incumplimiento de la obligación de estar al día en el pago de salarios y prestaciones sociales.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 6.1.23 de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Sección 6.1.23 - Multas - Contrato Parte Especial	JURÍDICA
92	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El monto de todas las multas descritas en esta sección es excesivo, en la medida en que se expresa en salarios mínimos legales mensuales vigentes. Por lo tanto, amablemente se solicita a la ANI reconsiderar estos valores para disminuirlos.	No se acepta su solicitud. La ANI considera que los valores señalados son adecuados en consideración a las características del proyecto.	Sección 6 - Multas - Contrato Parte Especial	JURÍDICA
93	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	De conformidad con el numeral 3.8.6 (d) de los pliegos de condiciones, el valor asegurado de la garantía de seriedad de la oferta corresponderá a la suma de \$59.807.801.023. Amablemente se solicita a la ANI revisar este valor ya que consideramos es excesivo, teniendo en cuenta que el presupuesto estimado para el módulo 1 es de \$66.218.000.000; es decir, el valor asegurado corresponde al 90% del presupuesto estimado.	No se acepta su solicitud. El valor de la garantía se considera adecuado para las características, naturaleza y obligaciones del Contrato.	Sección 3.8.6 (d) - Garantía de Seriedad de la Oferta - Pliego de Condiciones	SEGUROS

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

MATRIZ 7 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
94	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	El pliego de condiciones no regula la participación de los fondos de capital privado que hayan respaldado a un integrante de la Estructura Plural durante la precalificación, sin haber acreditado capacidad financiera y/o experiencia en inversión. El numeral 3.3 del pliego únicamente hace referencia a los fondos que acreditaron alguno de estos requisitos habilitantes. En este orden de ideas, amablemente solicitamos a la ANI incluya en los pliegos la forma cómo los fondos de capital privado - que hayan respaldado la manifestación de interés - participarán en la oferta y en la ejecución del contrato, los documentos que se deberán aportar en la oferta, etc. En todo caso, es importante resaltar que los Fondos de Capital Privado generalmente invierten en el capital de las sociedades, en este caso del Concesionario, por lo que resulta conveniente o lógico que se regule de esta manera. Los Fondos de Capital Privado que otorgarán deuda (conforme a la regulación reciente) se regularán en el capítulo del cierre financiero (como en efecto lo está).	El Fondo de Capital Privado Nuevo, esto es, aquel 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. y que no puede acreditar experiencia en inversión y/o capacidad financiera, se encuentra regulado en los numerales 3.2.2 y 3.6	Sección 3.3 - Compromiso Irrevocable de Inversión - Pliego de Condiciones	JURÍDICA
95	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Amablemente se solicita a la ANI aclarar si el certificado de carencia de informes por tráfico de estupefacientes deberá ser aportado por el oferente o si no será necesario en la medida en que la Aerocivil envió dicha información a la ANI, por lo tanto, la ANI cuenta con esta información.	De acuerdo con el numeral 5.3.1 de los Pliegos de Condiciones, se debe aportar por parte del Oferente la verificación de carencia por tráfico de estupefaciente.	Sección 5.3.1 (iv) - Contenido de cada uno de los Sobres - 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 7 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
96	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Observación general: Teniendo en cuenta que: (i) el beneficiario de las pólizas y seguros será tanto la ANI como la Aerocivil, (ii) la indemnidad se pacta a favor de estas dos entidades; (iii) el acta de entrega de la infraestructura se suscribirá entre la ANI, la Aerocivil, el interventor y el concesionario; (iv) los contratos del aeropuerto serán cedidos por la Aerocivil al concesionario; (v) la contraprestación se pagará a la Aerocivil; (vi) el inventario de activos de la concesión será suscrita por la ANI, Aerocivil y el concesionario; (vii) los predios serán adquiridos a nombre de la Aerocivil; (viii) la Aerocivil es quien fija las tarifas; entra otras, consideramos que la Aerocivil debería ser parte del contrato de concesión. No resulta consistente que una entidad asuma compromisos y deba ejecutar obligaciones esenciales para un proyecto sin adquirir ningún vínculo contractual. La ANI está estipulando por otra situación que genera riesgos e incertidumbres muy grandes que pueden afectar la capacidad de los proponentes de presentarse en la licitación.	El artículo 1o. Del Decreto 4164 de 2011 dispone: Reasígnase parcialmente al Instituto Nacional de Concesiones (INCO) -hoy ANI- las funciones contempladas en los numerales 7, 9 y 12 del artículo 5o, numeral 5 del artículo 11 y el numeral 2 del artículo 17 del Decreto 260 de 2004, exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público-privada referida a las áreas de los aeródromos –lado aire y lado tierra–, definidas estas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Las demás funciones, en especial las relacionadas con el ejercicio de la Autoridad Aeronáutica, Aeroportuaria y de la Aviación Civil seguirán siendo de competencia de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil. En concordancia con lo anterior el artículo 3o ibídem preve que las áreas de los aeródromos –lado aire y lado tierra– a cargo de la AEROCIVIL que se requiera para la celebración de contratos de concesión u otra modalidad de asociación público-privada, serán entregadas a título de administración al Instituto Nacional de Concesiones, hoy ANI, antes de la suscripción del respectivo contrato. En tal sentido, por virtud de la disposiciones en cita, es la ANI la única Entidad facultada para celebrar contratos de concesión asociados a las áreas de los aeródromos. Adicionalmente es preciso señalar que en virtud de lo previsto en el numeral 14 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011 la ANI deberá coordinar con la AEROCIVIL la entrega y recibo de las áreas y/o la infraestructura de transporte asociadas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.	Sección 5.1 (b)(vi) - Actividades Previas - Contrato Parte General	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
97	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	En relación con el plazo de la licitación, amablemente se solicita, tal como se hizo en audiencias previas al inicio del proceso de selección, que se amplíen y si es del caso se suspendan los plazos, de manera que los precalificados tengamos tiempo suficiente -dada la envergadura del proyecto- para analizar y realizar nuestros estudios, evaluaciones y valoraciones; un plazo razonable para una licitación como estas es de mínimo 8 a 12 meses. Este plazo no es consistente con la asignación de riesgos pretendida por la ANI ya que no está dejando tiempo suficiente a los precalificados para que valoren el proyecto. Lo que está incentivando el corto plazo es a que se tome como base la información que publique la ANI y no solo como base de la oferta sino como única fuente de información para preparar la oferta. Dado que la ANI es responsable por la información que deposite en los cuartos de datos (así señale en los pliegos que no es vinculante, el Consejo de Estado ha dicho otra cosa), no dar plazo a los precalificados para que hagan sus propios estudios, implica mayor responsabilidad de la ANI frente a sus propios estudios.	La ANI ha efectuado un análisis en relación con los requerimientos del proyecto y ha concluido que las ampliaciones al plazo de la Licitación Pública efectuadas mediante las Adendas No. 1 y 4 son suficientes para el efecto. Por lo anterior, no es procedente una nueva ampliación en el plazo.	Pliego de condiciones	PROCEDIMENTAL
98	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	La definición de Cierre Financiero debe precisar que el mismo corresponde a unos recursos mínimos de deuda y no referirse a los Recursos de Deuda como término definido, en la medida en que no podría determinarse el valor del cierre. En efecto, el cierre financiero debe ser un valor definido (lo está en la parte especial) y el Cierre Financiero como término definido debe referirse a ese valor únicamente. La obligación de financiar el proyecto en general si debe hacer referencia al concepto de Recursos de Deuda como término definido.	De acuerdo con la última información publicada por la ANI, se incluyeron las modificaciones al numeral 1.1 Definiciones de la Parte General del contrato , quedando establecido: " Cierre Financiero : Es la contratación del monto mínimo de los Recursos de Deuda para el Proyecto, en los términos y condiciones señalados en el numeral 3.4 y demás partes del Contrato, y lo pertinente al numeral 3.4.	Definiciones - Contrato Estándar Parte General	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
99	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Cláusula Penal: la cláusula penal debería ser bilateral. En caso de incumplimiento de la ANI ésta debe asumir las sanciones asociadas al mismo.	La cláusula penal se causará por declaratoria de caducidad o por terminación unilateral del contrato, causas que sólo pueden ser imputables al concesionario, de ahí que no resulte viable acoger su observación.	Contrato Parte General: definiciones y numeral 12.5	JURÍDICA
100	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Cambio Tributario: El cambio tributario se define como aquél que "afecte positiva o negativamente el costo de ejecución del Contrato para el Concesionario". Por su lado el numeral 3.11 se refiere al pago que el Concesionario debe hacer por impuestos cuando por un cambio tributario los ingresos brutos del concesionario se ven afectados. Al respecto, quisiéramos entender la óptica de la cláusula 3.11 ya que conforme a lo señalado en la Ley 1508 para este tipo de proyectos, los ingresos y egresos del proyecto se deben canalizar exclusivamente y de forma excluyente en un patrimonio autónomo. ASÍ mismo, en numerosos apartes del contrato se limita la distribución de recursos del patrimonio autónomo al concesionario, quien en últimas recibe únicamente los recursos propios correspondientes al retorno sobre su inversión de ahí que el Cambio Tributario no cubre el impuesto o los impuestos que gravan la renta. Nuestro entendimiento es que el Cambio Tributario se refiere al impacto en la ejecución del proyecto y por lo mismo el impacto debe medirse en el vehículo que contabiliza el proyecto -el patrimonio autónomo- y no en el concesionario. Por lo anterior, se sugiere revisar la redacción propuesta en el numeral 3.11.	Si bien es cierto el patrimonio autónomo es el vehículo a través del cual se canalizan la totalidad de los recursos del proyecto y es el centro de imputación contable del mismo, también lo es que las obligaciones tributarias se encuentran a cargo del concesionario.	Contrato Parte General: definiciones y numeral 3.11	FINANCIERA - RIESGOS

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

MATRIZ 7 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
101	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	General al Contrato: La Parte General del Contrato no hace referencias a la Parte Especial en aquellos casos en los cuales es necesario hacerlo. Por ejemplo, en la definición de garantía única de cumplimiento de Contratos Estatales, Giro de Equity, Cierre Financiero, entre otros. Se sugiere hacer las referencias cruzadas necesarias a dicho documento.	Las secciones citadas por el observante hacen referencia al Apéndice Parte Especial.	Contrato Parte General: Comentario General.	JURÍDICA
102	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Declaraciones y Garantías del concedente, numeral vi. Equivocadamente señala la ANI que la obligación de contar con la información necesaria y suficiente del proyecto es del concesionario. Es claro que quien tiene la obligación legal de contar con los documentos y estudios previos es la entidad concedente. Esta declaración busca equivocadamente dejar en cabeza del concesionario una responsabilidad de la entidad pública. Ahora bien, resulta por demás complejo que la ANI busque trasladarle al concesionario tamaña obligación dándole un poco más de 2 meses para completar la información. Si la ANI realmente quisiera trasladar la obligación debería darle a los precalificados el tiempo suficiente para analizar el proyecto en toda su dimensión.	Se reitera que 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, por lo cual no resulta procedente su observación.	Contrato Parte General: Declaraciones y Garantías del concedente Sección 1.1.b)iv).	TÉCNICA
103	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Se sugiere precisar que solamente aplica si no se ha obtenido el valor presente de los ingresos esperados.	De acuerdo con la última información publicada por la ANI, se incluyeron las modificaciones al numeral 2.5 (c) (xxv), así: " <i>Al cumplirse el año veinte (20) contado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio, , aun en el caso en que llegada esa fecha el Concesionario no hubiere obtenido el VPIE o;</i> " <i>xxvi. A la fecha en que ocurra una causal de Terminación Anticipada o a la declaratoria en firme de la misma en el evento que aplique respectivamente, de conformidad con lo previsto en este Contrato.</i>	Contrato Parte General: Sección 2.5c)iii).	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
104	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	En relación con la obligación de recibir el aeropuerto en el estado en el que se encuentre, atentamente solicitamos a la ANI cambiar esta disposición, toda vez que la determinación de la oferta de los precalificados dependerá del estado del aeropuerto en un momento determinado. El deterioro normal se prevé en la oferta, lo que no es viable es pretender que un deterioro anormal se prevea por parte de los precalificados. En este sentido, resulta imperativo que la ANI prevea que los deterioros anormales no son a cargo del concesionario y en el acta de entrega se pueden dejar constancias en dicho sentido, de manera que pueda mantenerse el equilibrio económico del contrato en todo momento.	Es tarea dentro de la debida diligencia del Oferente establecer el estado actual del Aeropuerto que será entregado como parte de la infraestructura a su cargo y preveer su deterioro a la fecha de firma del acta de entrega. Como está establecido en la Sección 11.10 1) el concesionario deberá recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre.	Contrato Parte General: Sección 2.5c)iii).	TÉCNICA
105	Estructura Plural OMA-DARBY/COLPATRIA	2014-409-054298-2	Si bien los documentos CONPES y en general la política de gobierno han insistido en que el cambio regulatorio sea un riesgo del particular, cuando éste no tiene forma de manejarlo, administrarlo, gerenciarlo y mucho menos mitigarlo; parece bastante onerosa la carga en cabeza del concesionario relacionadas con los cambios en las especificaciones técnicas y regulación de la IATA. Cambios que afecten al concesionario que lleguen a implicar mayores inversiones para que el aeropuerto pueda funcionar en los términos y condiciones previstos en las normas internacionales, definitivamente no pueden ser soportados por el particular. Por lo tanto, se solicita a la ANI ajustar este riesgo de manera que el cambio de regulación internacional y de las especificaciones técnicas sea asumido por la ANI.	Dada la promulgación de la Ley de Infraestructura, se considera que el privado cuenta con las herramientas adecuadas para la asunción de este riesgo. Adicionalmente, esta Entidad aclara que la asignación y distribución de los riesgos para este proyecto, se ha ajustado a la política de riesgos para el modo aeroportuario establecida en el Conpes 3807 de 2014 y la valoración de riesgos se realiza de acuerdo con lo establecido en la Ley 448 de 1998, el Decreto reglamentario 423 de 2001 y la metodología establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.	Contrato Parte General: Sección 15.1a)(xii) y (xxiv).	RIESGOS

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

MATRIZ 7 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
106	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>1. Principales Entregables y Fechas de Entrega. Muchos de los principales documentos entregables dependen unos de otros (1. Certificación de Aeropuertos, 2. Plan Maestro, 3. CAPEX, 4. Línea de tiempo, 5. Plan de Operaciones, 7. Plan de Emergencia, 8. Plan de Aeródromo y 14. Plan de Seguridad); sin embargo, para todos estos documentos se solicita en pliegos prepararlos y ejecutarlos de manera simultánea a partir de la firma del contrato de concesión, particularmente, desde el Acta de Inicio. De acuerdo con la experiencia que tiene HASDC tanto para los aeropuertos de Houston como para todos los aeropuertos que ha asesorado, y de conformidad con las directrices de la FAA (Administración Federal de Aviación, por sus siglas en inglés) lograr tener un Plan Maestro Aeroportuario completo, tomaría un tiempo aproximado de 9 a 18 meses. De esta forma, no parece razonable que un Plan Maestro de buena calidad pueda completarse dentro de los 4 meses siguientes a la firma del Acta de Inicio, especialmente con las limitaciones de tiempo que usualmente se presentan cuando en todas las etapas del proceso debe contarse con la participación de las autoridades civiles de aviación.</p> <p>Es por lo anterior que les solicitamos aumentar el tiempo para completar el Plan Maestro a 12 meses desde la suscripción del Acta de Inicio. En consecuencia, los tiempos de presentación de los Planes de Operaciones y de Seguridad también deberían ser más flexibles para asegurar el cumplimiento de las nuevas directrices. A manera de recomendación proponemos los siguientes tiempos de entrega de los mencionados documentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Manual de Salvamento y Extinción de Incendios: 6 meses. * Plan de contingencia: 6 meses * Plan de Seguridad de Aeropuerto: 9 meses + Plan de Emergencia: 9 meses * Plan de Facilitación: 12 meses * Plan de Marketing: 12 meses * Plan Operativo: 18 meses El Plan Operativo es un resumen de todos los otros planes. Hasta que los otros planes estén bien definidos y aprobados no podemos completar este plan. * Reglamento de Funcionamiento de la zona de carga de la terminal (sección 3.3.2.2 Servicios de Carga General): 9 meses <p>La razón de ser de estos periodos propuestos, es que éstos nos permiten evaluar cómo está operando actualmente y luego desarrollar soluciones para maximizar la eficiencia del mismo. También debemos considerar y tener en cuenta las mejoras al CAPEX que planeamos completar en el primer año y así incorporarlas al Plan. Igualmente, la contratación y movilización del personal de administración tomará tiempo en los primeros 90 días, aspecto que se sumará a los retrasos para completar y realizar estos planes.</p>	<p>Respecto a la solicitud de ampliación del plazo para la elaboración del Plan Maestro, se ha tenido en cuenta y por consiguiente se ha modificado la redacción del numeral 5 ETAPA DE ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, EXPLOTACIÓN COMERCIAL, ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN, 5.1 Actividades Previas xix. Plan Maestro, en es siguiente sentido: "Iniciar la revisión del Plan Maestro del Aeropuerto de conformidad con el Apéndice 2 – Técnico.", es de anotar que los plazos para revisión y actualización del Plan Maestro, están determinados por la legislación vigente, conforme Resolución 3108 del 2014.</p> <p>En cuanto a la solicitud de ampliación de plazo del resto de Planes solicitados en el Apéndice 2. Técnico, se considera que tratándose de Aeropuertos que actualmente están en Operación y que estos Aeropuertos ya disponen de la documentación, el Concesionario no partirá de cero, para la confección de estos Planes, que por otro lado son necesarios para la Operación y Explotación del Aeropuerto, entre otros Manual de Salvamento y Extinción de Incendios, Plan de Mantenimiento, Plan de Contingencias, Plan de Seguridad, Plan de Emergencias, Plan Operativo, etc. Por lo tanto, no se accede a su solicitud, puesto que se considera que los tiempos estimados son suficientes para un Concesionario con experiencia en la explotación de Aeropuertos.</p>	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
107	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>2. Certificación Aeroportuaria. La mayoría de las mejoras del lado aire que deben realizarse para poder cumplir con los requerimientos de la Certificación Aeroportuaria, dependen del cumplimiento de ciertos elementos de los siguientes documentos: Plan Maestro, CAPEX, Plan de Obras, Plan de Operaciones, Plan de Emergencia, Plan de ARFF, Plan del Aeródromo y el Plan de Seguridad. La fase de construcción del lado aire en sí misma se convierte en un reto para poder mantener la seguridad operacional durante la construcción. Es poco razonable pretender que todas las mejoras necesarias para obtener la Certificación Aeroportuaria se puedan tener listas para el 31 de Diciembre de 2016. Frente a lo anterior, solicitamos se estipule que la Certificación Aeroportuaria pueda ser expedida en un plazo de 5 años a partir de la aprobación del Plan Maestro.</p>	No todas las actuaciones de mejoras a ejecutar en el lado aire son necesarias para la certificación, solo aquellas necesarias para el cumplimiento del RAC 14, y detalladas en el Plan de Intervenciones en los años 2015-2016. Cabe indicar también que la fecha del 31 de diciembre del 2016, es el hito marcado para la Certificación de los Aeropuertos Internacionales (Ernesto Cortissoz y El Eden Armenia), y que es establecido en el Artículo Segundo de la Resolución N°. 01621 de ABR 16 de 2013, recogido en el RAC 14, por lo que los documentos del contrato no pueden modificar la fecha estipulada en la citada resolución.	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA
108	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>3. Sección 3.4. - Requerimientos Mínimos de los Profesionales. Si bien estamos de acuerdo en que la dirección de la empresa operadora debe tener la experiencia administrativa y técnica aeroportuaria adecuada para asegurar el éxito del contrato, los requisitos mínimos descritos en la sección 3.4 en ocasiones son muy específicos, incluyendo las suposiciones acerca de los cargos o posiciones que ocuparían dentro de la organización.</p> <p>Esta especificidad dificultará su ejecución y descarta personas que puedan resultar idóneas. Por ejemplo, de acuerdo con la experiencia de HASDC algunos de los cargos o posiciones que podríamos incluir en nuestro plan de organización, podrían no cumplir con algunos de los requisitos descritos en la sección 3.4, de dos cargos o posiciones se puede pasar a uno sólo, o tal vez se decida contratar servicios externos (como un gerente de construcción) con una empresa independiente que sería administrada por un gerente de personal. En consecuencia, algunos de los requisitos los cumpliría una empresa y no necesariamente una persona.</p> <p>Frente a lo anterior, recomendamos que los requisitos mínimos para los cargos críticos sean directrices, más no requisitos absolutos.</p>	La ANI considera que no es adecuado acreditar la experiencia del personal con la solvencia técnica de la empresa, ya que dicha solvencia no asegura que el personal que realizará las funciones tiene la formación y experiencia necesaria. Por otro lado, creemos que no habrían incompatibilidad siempre que el personal o empresa a la que pertenezca el personal presentado para realizar las funciones críticas tenga un vínculo laboral o contractual con el Concesionario, y cumplan con la experiencia exigida en el apartado 3.4 "Requisitos mínimos personal posiciones críticas". Por lo anterior no se acepta su observación.	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
109	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>4. IATA Nivel de Servicio. Si bien el contrato requiere que el Concesionario mantenga un Nivel de Servicio "C", es necesario señalar que este año, la IATA (Asociación Internacional del Transporte Aéreo, por sus siglas en inglés) estableció nuevas normas sobre los niveles de servicios. Así, los niveles de servicio tradicionales (A, B, C, D y E) han cambiado a: sobre-diseño (A&B), óptimo (C) y por debajo de lo óptimo o sub-óptimo (D&E). Debe hacerse notar que los nuevos lineamientos para el nivel óptimo (C) permite un rango más amplio frente a las necesidades de espacio y asientos, así como en los tiempos de procesamiento.</p> <p>Por lo anterior, solicitamos que con el fin de evitar confusión respecto al tema y teniendo en cuenta que existen múltiples formas de realizar esta propuesta, proponemos identificar una metodología para calcular el pico de ocupación máxima de cada área de procedimiento, según lo requiere el nivel de servicio "C".</p>	<p>En relación a esta observación, se indica que en el Apéndice de indicadores se incluye la siguiente NOTA:</p> <p>"Indicador Nivel de Servicio No 18 - Nivel de Servicio IATA. Si bien se propone que se haga la valoración utilizando la metodología de análisis de niveles de calidad de IATA más actualizada, es necesario regular que tanto el Interventor como el Concesionario utilicen la misma metodología, previo un acuerdo entre estos de cuál será la metodología y garantizando pleno conocimiento de su implementación".</p> <p>En este sentido, se recomienda la utilización de la metodología de cálculo descrita en el "Airport Development Reference Manual", edición 10 (Marzo 2014) de IATA, en su capítulo 3.4 "Passenger Terminal", secciones 3.4.4 "Terminal Capacity and Level of Service" y 3.4.5 "Level of Service Concept and Planning Guidelines".</p>	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA
110	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>5. Equipamiento. Este ítem mencionado en las secciones 3.3.1.8 (Ej. Escaleras eléctricas, ascensores y la pasarela móvil), se espera que funcionen en condiciones "perfectas" (100%) de operación. Esto no es posible. La misma expresión es utilizada en otras secciones que tratan sobre el equipamiento: 3.3.1.8, 3.3.1.9 y 3.3.1.11.2. De esta manera, solicitamos que la palabra "perfecta" sea eliminada de estas secciones.</p>	<p>Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluyen las modificaciones en el Apéndice Técnico que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación. En cualquier caso lo que se solicita es que no se interrumpa el servicio, es decir que en caso de avería de algún equipo, el Concesionario disponga de un plan preventivo a fin de enfrentar en la mejor forma posible la falla y así, asegurar la continuidad y regularidad de los servicios.</p>	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA
111	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>6. Programas de Entrenamiento. HASDC ha notado en las visitas realizadas al sitio y en el Due Diligence, que la AEROCIVIL carece de un programa sólido de formación técnica para la administración y el personal. Consideramos que este tipo de programas debe ser resaltado como un requisito, tanto para la compañía que vaya a operar el aeropuerto como para los empleados de la compañía. También, programas adicionales como programas de formación en servicio al cliente. Este importante elemento no se encuentra regulado en contrato por lo que sugerimos se proceda en este sentido.</p>	<p>Aunque no se encuentra regulado de forma directa, sí se está regulando con la exigencia de Certificación del Concesionario en la ISO 9001 e ISO 14001, donde se exige la implantación y seguimiento de un PLAN de formación del personal de empresa. De forma particular se indica en el apartado 2.4.4 "Personal", del Apéndice 2. Técnico:</p> <p>"El personal contratado por el Concesionario o por los subcontratistas, para ejecutar las labores técnicas, operativas, administrativas, de instalaciones, montaje y otras requeridas para el desarrollo de la Concesión, deberán contar con la competencia laboral en el desempeño de la función asignada, esto es demostrar la experiencia, formación, entrenamiento y habilidades requeridas."</p>	APÉNDICE 2 - TÉCNICO	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
112	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	7. El aporte a la Interventoría está establecido como \$14,488,518,151 en el momento cero del proyecto y dos aportes adicionales de 1.096 millones entre el año 3 y 5. Consideramos que este primer pago es excesivamente oneroso y afecta el ya difícil flujo de caja del proyecto. Debe tenerse en cuenta que el pago de los interventores está asociado al rendimiento del proyecto por lo que solicitamos cuando menos se disminuya el primer monto a pagar en los primeros tres años, en la medida en que constituiría una suma cercana al 100% para un proyecto que puede durar 20 años más lo requerido para la reversión y liquidación del mismo.	El valor establecido se considera adecuado con base en las labores de interventoría, ya que éstas serán mucho mayores en la primera y segunda intervención respecto al resto del proyecto, entre otras, debido a las necesidades y actuaciones inmediatas que requiere el aeropuerto. Por otro lado, se aclara que estos recursos serán necesarios para la ejecución de la interventoría y por esta razón en la estructuración financiera se están teniendo en cuenta los costos financieros asociado a los mismos.	PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA
113	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	8. De manera respetuosa, le solicitamos a la entidad que se prorrogue la fecha de cierre de la licitación, teniendo en consideración el considerable número de modificaciones introducidas a los documentos del proceso de selección y que entrarán a reglar la relación contractual.	La ANI ha efectuado un análisis en relación con los requerimientos del proyecto y ha concluido que las ampliaciones al plazo de la Licitación Pública efectuadas mediante las Adendas No. 1 y 4 son suficientes para el efecto. Por lo anterior, no es procedente una nueva ampliación en el plazo.	PLIEGO DE CONDICIONES	PROCEDIMENTAL
114	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	9. Se señala en la sección 15.2, numeral xx que: " <i>Los efectos desfavorables correspondientes a pérdidas, daños, gastos, cargos o expensas en que tenga que incurrir el Concesionario con ocasión de la invasión de los Aeropuertos por parte de terceros, en tanto es obligación del Concesionario tomar las medidas necesarias previstas en la Ley Aplicable, para la defensa y protección del Proyecto</i> ". De manera respetuosa le solicitamos a la entidad que siguiendo los criterios para la asignación de los riesgos establecidos legalmente, se radique este riesgo en cabeza del concedente en tanto es quien se encuentra en mejores condiciones de manejar, mitigar y remediar los Impactos derivados de la invasión de los Aeropuertos. Este riesgo debe estar dirigido no sólo a costear los eventuales sobrecostos generados por daños, pérdidas y/o similares sino, también, a realizar todas las gestiones encaminadas a prevenir la Invasión de los aeropuertos. De acuerdo con las visitas realizadas por nosotros, se observó que estas invasiones ya existen, dado que sobre las mallas de protección del aeropuerto ya se encuentran construidas viviendas y éstas tendrán que ser reubicadas por las entidades que correspondan de manera que ninguna de ellas esté en contacto directo con los linderos del aeropuerto. De no hacerlo así, será difícil que la IATA conceda la certificación C al aeropuerto.	La asunción del riesgo de invasión del Aeropuerto se limita, como lo señala la Sección 15.2(a)(xx) de la Parte General, a la obligación de soportar las pérdidas, daños, gastos, cargos o expensas en que tenga que incurrir el Concesionario con ocasión de la invasión del Aeropuerto por parte de terceros, y no a la obligación de ejercer función alguna reservada a las autoridades. Es precisamente que en desarrollo del artículo 4 de la Ley 1508 de 2012, al considerarse que el Concesionario, como tenedor de dicho Aeropuerto, y al estar en todas las facultades para iniciar las acciones administrativas y policivas pertinentes para impedir o hacer cesar la respectiva invasión, se asignó dicho riesgo a aquel. Téngase en cuenta que otras consecuencias económicas derivadas de la ocurrencia de este riesgo, son asignadas en el Contrato a la ANI, como se desprende de la parte final de la Sección 15.2(a)(xx) mencionada. Por lo anterior, la solicitud no es aceptada por la Entidad.	CONTRATO PARTE GENERAL	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
115	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>10. En la sección 3.8, literal e, se establece que: "<i>En todo caso, una vez superado el Evento Eximente de Responsabilidad y dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes, el Concesionario deberá aportar las sumas objeto de suspensión, actualizándolas con el IPC hasta el momento del aporte efectivo, tal y como se señala en la Sección 3.8 c) anterior</i>".</p> <p>Le solicitamos a la entidad se modifique esta disposición en el sentido de establecer que una vez se supere el evento eximente, el concesionario deberá aportar los giros de equity en los mismos plazos inicialmente previstos y no, todos en el término de 5 días. De esta manera, sui por ejemplo durante el periodo suspendido el concesionario debería haber aportado 2 giros de equity en un periodo de 3 meses, una vez se levante la suspensión, el concesionario deberá contar con igual término para este desembolso de recursos de capital.</p> <p>Lo anterior, en la medida en que lo que motivó la suspensión fue un evento eximente de responsabilidad y, teniendo en cuenta que para el concesionario aportar en un término de 5 días la totalidad de los giros de equity dejados de suministrar por la suspensión, resulta excesivamente oneroso. Esto, más aún ante la imposibilidad de operar el aeropuerto, justamente en razón al evento eximente de responsabilidad que "<i>imposibilita totalmente la iniciación o continuación de las actividades de una o varias Intervenciones.</i>"</p>	<p>De acuerdo con las disposiciones del contrato y buscando el desarrollo adecuado y continuo del proyecto, éste se estructuró con la previsión que la única obligación que no se verá suspendida por la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad, será precisamente el del pago de las obligaciones dinerarias, buscando siempre liquidez del proyecto.</p> <p>Por lo tanto, su observación no es de recibo para la entidad y no se llevará a cabo el cambio solicitado por el observante.</p>	CONTRATO PARTE GENERAL	FINANCIERA
116	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>11. Sección 1.1. literal b, subliteral vi.</p> <p>Una declaración general que exima a la ANI de su responsabilidad de entregar información veraz al contratista o de la calidad de la misma, no observa el principio de planeación propio de la contratación estatal ni responde al hecho de que la ANI ha contratado a profesionales expertos para la estructuración técnica y financiera de estos proyectos. En ese orden de ideas, cuando menos, la ANI debería responder por la información que suministra, sin perjuicio de la posibilidad de que el interesado la complemente como corresponda.</p>	<p>La Entidad ha cumplido con su deber de planeación ya que la misma cuenta con la información requerida. Ahora bien, se considera que el deber de planeación también recae en cabeza del Contratista al momento de preparar y presentar su oferta, por lo cual, deberá verificar la exactitud y suficiencia de la información suministrada, so pena de vulnerar dicho principio rector de la contratación estatal.</p>	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
117	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>12. Trámite ante la ANI. Silencio Negativo.</p> <p>En varios apartes del contrato, salvo algunas excepciones, se establece que en las solicitudes presentadas por el concesionario frente a la ANI, se presumirá el silencio negativo. Cumplidas las obligaciones por parte del contratista, la Administración debe actuar diligentemente con el fin de viabilizar el avance del proyecto. La regla debería ser la aceptación de los requerimientos, una vez el contratista haya cumplido con sus obligaciones.</p> <p>Por otra parte, en el contrato, por regla general, los plazos para que la ANI resuelva solicitudes o adelante trámites son muy extensos. Por el contrario, los plazos otorgados al concesionario son cortos. En consecuencia, respetuosamente solicitamos se establezca un equilibrio mayor en este punto.</p>	La disposición comentada establece la posibilidad de la entidad, como manifestación de la autonomía de la voluntad de las partes, de considerar como negativa la respuesta a una solicitud o situación específica del contrato, por tratarse de un aspecto trascendental en su ejecución. En todo caso el Concesionario puede acudir a los mecanismos de solución de controversias en caso de estar en desacuerdo con la decisión de la entidad. En cuanto a su segunda observación los plazos establecidos en el contrato se consideran los razonables para adelantar los procedimientos o actuaciones que los prevén.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA
118	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>12. Sección 4, literal c. Administración del Patrimonio Autónomo.</p> <p>El plazo previsto para que el Concesionario envíe a la ANI la minuta del contrato de fiducia mercantil es muy corto (5 días hábiles). Solicitamos que el mismo sea ampliado por lo menos a 20 días hábiles.</p> <p>El plazo previsto para que la ANI verifique y apruebe la fiduciaria es muy amplio (20 días hábiles). Solicitamos que el mismo sea reducido a 10 días hábiles.</p>	Los plazos establecidos se consideran los razonables para adelantar los procedimientos indicados.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
119	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>13. 20.2 Causales de Terminación Anticipada del Contrato. Literal c. "Se entenderá que hay mora de la ANI sólo desde cuando, de conformidad con este Contrato, procedan intereses de mora, de acuerdo con lo previsto en el numeral 3.10 b) del Contrato."</p> <p>Le solicitamos a la entidad que se corrija esta disposición por cuanto a pesar de que de acuerdo con la regulación contractual sólo procedan intereses de mora desde el día 540, y que previamente sólo apliquen intereses remuneratorios, lo cierto es que la entidad está en mora desde el momento mismo del incumplimiento y, por tanto, desde esa fecha debe pagar intereses moratorios.</p> <p>De esta manera, también le solicitamos a la entidad que se modifique particularmente la sección 3.10 (Intereses Remuneratorios y de Mora) y todo lo que resulte aplicable en el Contrato, en el sentido de prever y regular que desde que la entidad incumpla, se encontrará en mora y, así, deberán pagarse los respectivos intereses moratorios.</p>	El plazo para iniciar a contar la mora a partir de 540 días es el tiempo que la Entidad considera necesario para disponer de los recursos necesarios para hacer frente a una obligación de pago.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA
120	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>14. Interventoría, Cláusula 2.3 (d).</p> <p>Le agradecemos a la entidad aclarar la inconsistencia que presenta esta cláusula al prever un plazo máximo para la suscripción del acta de inicio de 60 días, contados de la suscripción del contrato y, con un término de 180 días otorgado para la suscripción del contrato de interventoría. Esto, en la medida en la suscripción del contrato de interventoría es necesaria para la suscripción del Acta de Inicio.</p>	El plazo establecido en el contrato de 180 días para la suscripción del contrato de interventoría se considera el plazo máximo que se prevé para la celebración del mismo y no de un plazo mínimo. La entidad ha estimado este lapso como el que podría tomarse la contratación del interventor de acuerdo con el régimen contractual vigente, teniendo en cuenta los términos de ley, así como los eventos que puedan incidir en dicho proceso. No obstante, de no presentarse vicisitudes que afecten el proceso dicho término podrá ser menor.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA
121	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>15. Efectos de la Toma de Posesión. Cláusula 3.7 (d) (iii).</p> <p>Por la dimensión de los proyectos es bastante probable que se tengan pluralidad de prestamistas locales e internacionales. Pensar en un plazo de 30 días para poner de acuerdo a todos los prestamistas en la forma como se va a tomar posesión del proyecto, es demasiado corto.</p> <p>En la sección 3.7 (d) (iii) solicitamos que el plazo incluido allí se elimine y que la modalidad bajo la cual se realizará la toma de posesión sea notificada dentro del plazo establecido en la Sección 3.7 (d) (iv).</p>	Los plazos establecidos se consideran los razonables para adelantar los procedimientos indicados.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
122	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	16. Caducidad. Cláusula 11.1 En varias partes del contrato se establecen eventos que pueden llegar a generar la declaratoria de Caducidad. En nuestra opinión, la inclusión de estas causales no es legalmente viable. Cada evento de incumplimiento debe ser individualmente considerado y probado, no siendo procedente aceptar, con la suscripción del contrato, cláusulas generales en donde se "acuerde" la declaratoria de caducidad, pues esta procede solamente cuando se acreditan debidamente los elementos establecidos por Ley y la Jurisprudencia para cada caso específico.	La ley 80 de 1993 establece un criterio único y común para la procedencia de la caducidad como poder exorbitante de la Administración Pública, sin limitar por ello los supuestos de hecho en los cuales ha de verificarse la ocurrencia de dicho criterio general, que pueden ser pactados libremente en el contrato. Así, bien pueden las causales establecidas en el contrato como de caducidad afectar de manera grave y directa la ejecución del contrato y pueden llevar a su paralización. En este sentido lo establece el numeral 13.1 (a) al referirse a la necesidad de que se configuren los requisitos previstos en la Ley Aplicable, para entenderse que se configura una causal de caducidad tipificada en el contrato (a continuación en ese mismo numeral), y que por interpretación sistemática del contrato ha de entenderse que hace relación a lo establecido en el numeral 13.1 (a) cuando habla de la afectación grave y directa de la ejecución del contrato, que evidencie que pueda conducir a su paralización. Por lo tanto todas las causales establecidas en el contrato tendrán el efecto que se le asigna siempre que cumpla con las condiciones del artículo 18 de la Ley 80 de 1993.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA
123	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	17. 1. Plazo Máximo de la Etapa de Reversión. Si el plazo de la etapa de reversión puede ser ampliado en caso de terminación anticipada del contrato, debería aceptarse también la ampliación cuando el contratista haya cumplido con el objeto contractual y, así, no esté en presencia de una terminación anticipada.	No se acepta su observación, teniendo en cuenta que la razón de la ampliación de la etapa de reversión cuando hay terminación anticipada del contrato obedece a que la misma es un hecho anormal en el desarrollo del contrato y no corresponde a la normal ejecución del contrato, que si ocurre, cuando la reversión se da por vencimiento del plazo contractual	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA
124	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	18. 23.1 Obras Menores. El concesionario no puede responder por la calidad de las obras que realice un tercero. Por lo anterior, la responsabilidad del Concesionario frente a estas obras realizadas por terceros debe ser limitada y sus obligaciones deben ser de medio y no de resultado.	Las obras menores son aquellas solicitadas por las Autoridades Gubernamentales del orden nacional, departamental o municipal o por comunidades ubicadas dentro del área de influencia directa del Proyecto y que resulten indispensables para la normal ejecución del Proyecto. La responsabilidad por las obras se da gracias a la obligación del mismo Concesionario por supervisar la ejecución de las mismas y el hecho de que quien ejecute las obras es un subcontratista del Concesionario y no tiene nexos alguno con la entidad. Por ello su responsabilidad no debe ser limitada y por ende debe responder por las obligaciones de resultado previstas en el Contrato.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
125	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p align="center">17. Solución controversias.</p> <p>* Multiplicidad de foros de solución de controversias: La Amigable Composición se presenta como un mecanismo optativo para el concesionario. Si éste decide no aceptarlo, el contrato quedaría realmente afectado, toda vez que la mayoría de sus cláusulas refieren a que las controversias las resuelve el amigable componedor. Al considerarse que las decisiones del amigable componedor tienen efectos de transacción, cada controversia quedaría resuelta de manera definitiva, lo que ocasionaría que la ejecución del contrato se vea perjudicado por una inmensa cantidad de "pequeños litigios" que, entendemos, es precisamente lo que no se quiere. Sugerimos en su lugar estudiar las figuras internacionales de los "Dispute Boards" en las que las decisiones efectivamente vinculan u obligan a las partes para no comprometer la ejecución del contrato, pero no afectan ni condicionan el derecho de alguna de las partes de poder, al final del contrato, deferir las controversias a un tribunal arbitral. Ahora, si se aceptara la amigable composición estaríamos en un escenario en que tres foros distintos tendrían competencia para solucionar controversias derivadas del Contrato. Por una parte tenemos la amigable composición, que se pronunciaría sobre aspectos técnicos de ingeniería u operación, contractuales, jurídicos financieros y/o contables. Por otra parte el arbitraje (nacional o internacional), que se pronuncia sobre ciertos aspectos jurídicos del Contrato (celebración, ejecución, liquidación) y por último las cortes colombianas al pronunciarse sobre las cláusulas exorbitantes al derecho común. Esta multiplicidad de foros presenta los siguientes inconvenientes: (i) Si se tiene en cuenta que es complejo definir algunas veces la controversia técnica/financiera frente a la jurídica podemos estar en un escenario de incertidumbre frente a las competencias del tribunal vs. las competencias del amigable componedor. En consecuencia, esto puede obstruir el proceso de solución de controversias y obstaculizar el arbitraje. (ii) También puede pasar que el amigable componedor haga una interpretación extensiva de sus poderes y, en consecuencia, un Tribunal decida no pronunciarse sobre materias que están en cabeza del amigable componedor. Esto tiene como consecuencia que si el amigable componedor toma una decisión, una de las partes tendría que impugnarla vía nulidad para dejar sin efectos esta decisión para permitirles a los árbitros pronunciarse sobre este punto. En consecuencia, un Tribunal tardaría demasiado tiempo en constituirse o tener competencia para solucionar una determinada controversia. La multiplicidad de foros implica mayores costos para todos los involucrados, se debe preferir un foro excluyente para la solución de controversias derivadas del arbitraje.</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en la Sección 17.1(a) el Amigable Componedor es competente para definir las controversias sobre "...las diferencias previstas de manera expresa en este Contrato". En consecuencia, no se estima que existen dificultades en la determinación clara de las competencias del Amigable Componedor dentro del Contrato que puedan dar cabida a las situaciones identificadas por el observante. Para la entidad, resulta imprescindible que la decisión de cualquier mecanismo alternativo de solución de controversias sea de carácter definitivo. Ello, antes de constituirse en una fuente de "pequeños litigios" como lo indica el observante, dota de seguridad la ejecución del contrato a partir de la adopción de la decisión, pues resulta claro que lo decidido por el amigable componedor deberá ser cumplido por las partes, sin el riesgo que – años después– la decisión sea reversada. Al respecto, es de señalar que la figura del amigable componedor como fue consagrada en el contrato toma muchos elementos de los dispute adjudication boards, los cuales generan decisiones obligatorias que en ningún caso pueden ser controvertidas por las Partes al término del contrato (de concesión o construcción según corresponda) como lo sugiere su observación. De conformidad con lo anterior, lo que expresamente confiere el contrato al Amigable Componedor será de su competencia, mientras que el Tribunal de Arbitramento se hará cargo de las demás controversias, independientemente de que éste sea nacional o internacional de acuerdo con la Ley Aplicable. Lo anterior, sin perjuicio de la capacidad del Tribunal de Arbitramento de definir las controversias relacionadas con la validez de las decisiones del Amigable Componedor.</p>	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
126	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p align="center">Riesgo aviario.</p> <p>20. Le solicitamos a la entidad que el riesgo aviario sea asumido por el concedente en tanto el concesionario no es quien está, de acuerdo con lo exigido por la ley, "<i>en mejor capacidad de administrarlos, buscando mitigar el impacto que la ocurrencia de los mismos pueda generar sobre la disponibilidad de la infraestructura y la calidad del servicio</i>".</p> <p>Adicionalmente, el riesgo aviario se presenta actualmente, es externo al área de concesión, y se presenta por la existencia de botaderos de basura en la cercanía del aeropuerto. Estos botaderos tendrán que ser reubicados por la entidad que corresponda, y el riesgo no se le puede transferir al concesionario.</p>	La Matriz de riesgos del proyecto no incluye el riesgo aviario. Ello sin perjuicio que el numeral 11.4 del Contrato de Concesión establezca unas obligaciones contractuales a cargo del concesionario, respecto al peligro aviario.	CONTRATO PARTE GENERAL	TÉCNICA - JURÍDICA
127	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>21. Cesión. Cláusula 23.5. (b) Cesión de accionistas del Concesionario.</p> <p>Se solicitamos a la entidad aclarar i) qué debería acreditarse, en un evento de cambio de accionista, para evidenciar que "<i>(2) Las garantías del contrato no se disminuyan con ocasión de la cesión</i>".</p> <p>Igualmente, agradecemos que la entidad aclare: ii) cómo se acredita que las garantías del contrato no se disminuyan producto de una potencial cesión de la participación accionaria; y, iii) cuáles son las garantías que no se pueden disminuir.</p> <p>Lo anterior, por cuanto este requisito abre la posibilidad para una interpretación subjetiva por parte de la ANI, en cuanto a su cumplimiento.</p>	Para efectos de acreditar que no se ha disminuido las garantías del contrato, las mismas deberán mantenerse cuando menos en las condiciones estipuladas en el mismo y sus apéndices. En cuanto a la segunda observación, es claro que cualquier disminución de las garantías a las que se refiere el contrato, será causal para que la ANI no autorice el cambio del accionista, por lo cual no se acoge su observación.	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
128	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>22. Cesión. Cláusula 23.5. (b) Cesión de accionistas del Concesionario.</p> <p><u>Agradecemos se confirme nuestro entendimiento en el sentido de que la participación de los accionistas que i) no tengan la calidad de líderes y, ii) que no hayan acreditado capacidad financiera, podrá ser cedida en cualquier tiempo y sin que para ello se requiera de autorización del concedente.</u></p> <p>Esto, en razón de lo dispuesto por el Consejo de Estado respecto de la libre negociabilidad de las acciones: <i>"[...] la sala no encuentra válida la remisión hecha al artículo 41 de la Ley 80 de 1993 para fundamentar el requisito impuesto a los concesionarios del INVIAS para ceder las participaciones accionarias; del contenido de dicha norma se infiere claramente que la condición de autorización previa se refiere específicamente a la cesión del contrato [...] encuentra la Sala, que el Código de Comercio, al regular lo concerniente a la disposición de las acciones, consagra, como principio, su libre negociación (art. 403); en concepto emitido por la Superintendencia de Sociedades, se señala: "Cada acción confiere a su propietario el derecho de negociar libremente las acciones, a menos que se estipule el derecho de preferencia a favor de la sociedad, o de los accionistas o de ambas. En el mismo sentido, el artículo 403 ibídem prevé la libre negociabilidad de las acciones frente a lo cual consagra unas claras y precisas excepciones, que por su carácter de tales sólo operan en los supuestos a los cuales se contraen. Así las cosas, tenemos que por disposición expresa del legislador, salvo la circunstancia antes anotada, las acciones son libremente negociables, lo cual implica que no es posible condicionar, ni siquiera en el tiempo, el ejercicio de tal derecho (...)."</i></p> <p><i>Por consiguiente, es posible sostener que lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 41 del Estatuto Contractual [intuitu personae], no puede aplicarse de forma tal que condicione también la constitución misma del contratista con persona jurídica [...]</i></p> <p><i>Así las cosas, estando regulada de manera general en el código de comercio lo atinente a la disposición de acciones, las excepciones o limitaciones que eventualmente se produzcan a su libertad de negociación, establecida por regla general, pueden ser impuestas por la ley, más no en virtud de un acto administrativo".</i></p>	<p>La Agencia Nacional de Infraestructura está seleccionando mediante el proceso de licitación pública los concesionarios que ejecutaran los proyectos de la cuarta generación de concesiones. Los participantes en los procesos de selección pueden presentarse individualmente o asociarse en figuras que sean denominadas estructuras plurales. En el proceso de precalificación sobre el cual se realiza el respectivo proceso de selección, se verificaron los requisitos habilitantes de: capacidad jurídica, capacidad financiera y experiencia de inversión, de acuerdo con los postulados del artículo 12 de la Ley 1508 de 2012. Quien resulte adjudicatario, de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones, deberá constituirse en una sociedad de objeto único (SPV) para ejecutar el proyecto, en donde sus accionistas serán los que conformaron la estructura plural para efectos de la precalificación y presentación de propuesta o en caso que sea una propuesta individual su accionista será la empresa adjudicataria. Las características propias de quienes serán los socios del SPV fue objeto de verificación por parte de la entidad y teniendo en cuenta sus características, bajo los principios de selección objetiva, motivaron a escoger el adjudicatario. Por consiguiente, las características de los socios adquieren una connotación especial que motivo a la entidad a seleccionar al adjudicatario y confiar la ejecución del contrato para garantizar el éxito del proyecto. Cuando las características de quienes conforman un ente jurídico-llámese en este caso SPV- son los fundamentos para celebrar un contrato, dicha parte adquiere la connotación de intuitu personae, como lo expuso el Consejo de Estado, al analizar la figura de las uniones temporales y consorcios señaló que cuando sus miembros son modificados necesitan de autorización previa de la entidad estatal. En efecto, se sostuvo por el alto tribunal: <i>"Resulta oportuno anotar que en la venta de la participación de un integrante estatal de un consorcio o una unión temporal, se presenta una cesión de contrato a un tercero o mejor, dos: la cesión del acuerdo consorcial o de la unión y la del contrato estatal celebrado. La venta de la participación en el acuerdo integrador, significa una cesión de éste, verdadero contrato estatal en la medida en que hacen parte de él entidades estatales, a un tercero, la cual, de conformidad</i></p>	CONTRATO PARTE GENERAL	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
				<p><i>con una interpretación sistemática y teleológica de las disposiciones contenidas en el inciso tercero del artículo 9° de la ley 80 y el inciso tercero del artículo 41 de la misma, requiere de la previa autorización de la entidad estatal con la cual el consorcio o la unión temporal haya celebrado el contrato, además de que necesitará de la aceptación expresa de los otros integrantes de la agrupación, dado que ésta es intuitu personae, por el carácter que en tal sentido le imprime el citado inciso del artículo 41, a todos los contratos estatales. En relación con la cesión de la participación en el contrato estatal celebrado por el consorcio o la unión temporal, es claro que requiere, por el referido carácter de intuitu personae de dichos contratos, la autorización previa y escrita de la entidad estatal contratante.</i></p> <p>El concepto de intuitu personae hace referencia las calidades especiales del sujeto o de quienes lo conforma para que motiva a otra parte a dar su consentimiento, ya que de no estar esas características especiales no se hubiera celebrado el contrato, por lo cual, las partes pueden exigir la permanencia de esas condiciones para que su consentimiento inicial se mantenga.</p> <p>Para el caso que nos ocupa la entidad puede exigir que se mantenga los socios del SPV, en la medida que gracias a sus condiciones la entidad manifestó su consentimiento y permitió que se constituyera el SPV, además que los socios, de manera independiente a la persona jurídica del SPV, adquirieron compromisos directos con la ANI para garantizar el éxito del proyecto, los cuales se encuentran plasmados en el Acuerdo de Garantía y Acuerdo de Permanencia.</p> <p>En esa medida, no estamos bajos condiciones normales de socios que puedan decir que son totalmente independientes del SPV que se conformó, sino por el contrario, ocupan un papel protagónico en la ejecución del proyecto, con obligaciones propias y exigibles por parte de la entidad.</p>		

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

MATRIZ 7 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
129	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>23. Experiencia contratista de operación y mantenimiento.</p> <p>De acuerdo con el contrato de concesión, sección 6.2, los contratistas podrán "[...] acreditar experiencia obtenida bajo figuras asociativas con terceros incluyendo patrimonios autónomos, siempre que la participación del Contratista en dicha figura asociativa haya sido (durante toda la vigencia del Contrato que se acredita) de al menos veinte por ciento (20%), caso en el cual la experiencia adquirida se podrá acreditar por el ciento por ciento (100%)".</p> <p>Al respecto, solicitamos se confirme nuestro entendimiento en el sentido de que en los eventos en que la participación del contratista en las figuras asociativas sea inferior al 20%, la experiencia será tenida en cuenta a prorrata de su participación en dicha estructura.</p>	<p>Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 6.2(b) de la Parte General y los numerales 2.4.3, 3.2.3 y 3.13.1 del Apéndice 2 Técnico, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.</p>	<p>CONTRATO PARTE GENERAL APÉNDICE TÉCNICO 2</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 7 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
130	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>24. Experiencia contratista de operación y mantenimiento.</p> <p>De acuerdo con el contrato de concesión, sección 6.2, para que la experiencia adquirida en figuras asociativas se pueda acreditar en un 100%, se requiere que el contratista haya tenido una participación del 20% durante toda la vigencia del Contrato que se acredita.</p> <p>Por su parte, el apéndice técnico 2, numeral 3.2.3, establece que: "<i>En el evento en que la experiencia en operación de Aeropuertos hubiese sido acreditada mediante la invocación de la experiencia de la sociedad matriz, o de las Filiales del Responsable de la Operación, o por haber sido el Responsable de la Operación accionista de más del 25% de la participación accionaria de una sociedad que cumpla con los requisitos establecidos en el Pliego de Condiciones, quien aporte la experiencia deberá mantener el control accionario y operativo del Responsable de la Operación durante toda la vigencia de la Concesión. El cambio en la situación de control accionario y/o operativo, será considerado para todos los efectos como una sustitución del Responsable de la Operación</i>" (Negrilla fuera de texto)</p> <p>De lo anterior se deriva una clara inconsistencia en el porcentaje exigido para la acreditación de experiencia adquirida en figuras asociativas. Así, en el contrato se hace mención a un 20% de participación y en el apéndice a un 25%. Por lo anterior solicitamos se aclara el porcentaje que corresponda.</p> <p>Igualmente, les solicitamos se elimine el requerimiento de que la sociedad - a la que se hace referencia en el aparte resaltado - cumpla con lo exigido en el pliego de condiciones. Lo anterior, por cuanto eso equivaldría a exigirle a una sociedad que puede que ya no esté operativa que acredite requisitos habilitantes para un proceso del que no es parte. Debe igualmente tenerse en cuenta que siendo que se exige que el contratista haya estado presente durante toda la ejecución del contrato cuya experiencia se persigue acreditar, y, en consecuencia, que éste se encuentre terminado, es bastante posible que la sociedad se encuentre liquidada. Por tanto, reiteramos nuestra solicitud de eliminar este requerimiento.</p>	<p>Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones a los numerales 3.2.3 y 3.13.1 del Apéndice 2 Técnico, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.</p>	<p>CONTRATO PARTE GENERAL APÉNDICE TÉCNICO 2</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 7 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
131	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>25. Experiencia contratista de operación y mantenimiento.</p> <p>De manera que no se prevean regulaciones excluyentes y discriminatorias, solicitamos que tanto en el numeral 6.2 del contrato como en el apéndice 2 técnico, expresamente se prevea que al igual como sucede con las estructuras plurales, donde todos sus integrantes pueden acreditar de manera conjunta experiencia, en las personas jurídicas, se autorice también, que los accionistas acrediten la experiencia, sea ésta obtenida directamente o a través de sus matrices o filiales.</p>	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 6.1(e) de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	CONTRATO PARTE GENERAL APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA
132	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p>26. Experiencia contratista de operación y mantenimiento.</p> <p>En el numeral 3.2.3 se indica que: "<i>En el evento en que la experiencia en operación de Aeropuertos hubiese sido acreditada mediante la invocación de la experiencia de la sociedad matriz, o de las Filiales del Responsable de la Operación accionista de más del 25% de la participación accionaria de una sociedad que cumpla con los requisitos establecidos en el Pliego de Condiciones, quien aporte la experiencia deberá mantener el control accionario y operativo del Responsable de la Operación durante toda la vigencia de la Concesión. El cambio en la situación de control accionario y/o operativo, será considerado para todos los efectos como una sustitución del Responsable de la Operación</i>" (Negrilla fuera de texto). Sin embargo, teniendo en cuenta que según el numeral 6.2 del contrato, la experiencia puede ser acreditada, de manera conjunta, por quienes integran una estructura plural, no es posible si dos o más miembros de dicha estructura acrediten experiencia, puedan mantener el control accionario y operativo en los términos que lo exige el código de comercio. Por tanto, les solicitamos se clarifique esta inconsistencia, exigiendo únicamente que quienes acrediten experiencia no puedan tener un porcentaje de participación inferior al 25%.</p>	La cláusula en cita debe entenderse en el sentido que quienes aportaron la experiencia deberán conjuntamente mantener el control accionario y operativo durante toda la vigencia de la operación.	CONTRATO PARTE GENERAL APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
133	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-054277-2	<p align="center">27. 2.5 Plazo del Contrato.</p> <p>Señala esta cláusula que "Al cumplirse el año quince (15) contado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio en el caso que el Concesionario alcance el Valor Presente de los Ingresos Esperados en una fecha previa al año quince (15) contado a partir de la fecha suscripción del Acta de Inicio"; sin embargo ni el ingreso esperado ni su forma de cálculo se determinan con claridad en ninguno de los documentos del proceso. En consecuencia, les agradecemos se defina este término, su forma de cálculo y su regulación general.</p>	No es correcta su interpretación. El Valor Presente de los Ingresos Esperados (VPIE) se establece en el numeral 21.1 de la Parte General, y por su parte, en el numeral 21.2 se establece la metodología para el cálculo del VPIGn, es decir el Valor Presente de los Ingresos Generados al hasta el mes n.	PLIEGO DE CONDICIONES CONTRATO PARTE GENERAL	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
134	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>1. Solicitud Ampliación de Plazo. En consideración a que el actual Cronograma del proceso de la referencia, establece como fecha de Cierre de la Licitación Pública, el día miércoles diecinueve (19) de noviembre de 2014, nos permitimos exponer y reiterar amablemente ante Ustedes las siguientes situaciones, teniendo en todo caso como fundamento de interpretación extensiva para esta etapa contractual, tipo y complejidad de proceso, lo señalado en el inciso 2º del numeral 5º del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 89 de la Ley 1474 de 2011, que establece: "Artículo 89. Expedición de adendas. El inciso 2º del numeral 5 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 quedará así: Cuando lo estime conveniente la entidad interesada, de oficio o a solicitud de un número plural de posibles oferentes, dicho plazo se podrá prorrogar antes de su vencimiento, por un término no superior a la mitad del inicialmente fijado.". (Subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto). Lo anterior, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones: A la fecha de radicación de la presente solicitud, restan quince (15) días calendario para que se dé por concluido el plazo previsto por el Pliego de Condiciones para que los proponentes precalificados presenten sus ofertas para la Licitación Pública convocada, plazo éste que en la práctica se traduce en tan solo diez (10) días hábiles. Dado lo anterior, es menester poner de presente ante la ANI, que los plazos establecidos para la Licitación Pública, especialmente el correspondiente a la fecha de "Cierre del plazo de la Licitación Pública", desde un comienzo han estado muy ajustados, y mucho más aún, si se consideran los constantes cambios realizados e inclusión de información en la página web del proceso, con lo cual, los términos previstos por la ANI resultan extremadamente cortos y ponen en riesgo efectivo la participación de empresas tanto nacionales como extranjeras precalificadas, con lo cual pueden llegarse a ver afectados los principios contractuales de pluralidad de oferentes, selección objetiva y de concurrencia. Esta situación, se hace aún más gravosa, cuando el día viernes diecisiete (17) y lunes veinte (20) de octubre de 2014, la entidad publicó en el Portal SECOP, la Adenda No. 2 al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública, por medio de la cual se modificaron diversos documentos del proceso de contratación. Adicionalmente, se ha podido establecer, que se agregó a los documentos publicados, un documento nuevo, consistente en un Protocolo al Apéndice 2 – Técnico Barranquilla, y al Apéndice 2 – Técnico Sur Occidente, denominado "PROYECTO DE PROTOCOLO REQUERIMIENTOS ENTIDADES DE CONTROL". No puede perderse de vista por la ANI, tal y como se ha manifestado en diferentes foros por parte de la entidad concedente, que a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Gobierno Nacional, le asiste gran interés en que el presente proceso de contratación, cuente con empresas o grupos de empresas, comprometidas con el futuro desarrollo de los proyectos aeroportuarios y, consecuentemente, con propuestas sólidas, que propendan por un excelente resultado al final del proceso. Bajo esta premisa, consideramos, se requiere contar con el tiempo necesario que garantice y permita la realización del análisis suficiente de la información del proceso de contratación, así como de las respectivas modificaciones que dicha información sufra durante el desarrollo del proceso de selección. Consideramos, que para el análisis y estudio de los documentos modificados y los nuevos publicados por la entidad en fechas diecisiete (17) y veinte (20) de octubre de 2014, así como de sus</p>	<p>La ANI ha efectuado un análisis en relación con los requerimientos del proyecto y ha concluido que las ampliaciones al plazo de la Licitación Pública efectuadas mediante las Adendas No. 1 y 4 son suficientes para el efecto.</p> <p>Por lo anterior, no es procedente una nueva ampliación en el plazo.</p>	PLIEGO DE CONDICIONES	PROCEDIMENTAL

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

MATRIZ 7 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
135	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>2. En el numeral 1.2 (x) del Contrato Parte General se plantea como una de las declaraciones del Concesionario que el uso de los recursos del proyecto (retribuciones, equity, y recursos de deuda) serán única y exclusivamente para la ejecución de las obligaciones previstas en el contrato. En nuestro entendimiento, más que una Declaración de una de las partes (el Concesionario), lo anterior es una condición que debe establecerse y regularse como parte de las condiciones de la constitución del Patrimonio Autónomo y el Contrato de Fiducia. Si bien el Numeral 4° del Contrato Parte General plantea que el Contrato de Fiducia se podrá suscribir siempre y cuando esté sujeto a los términos y condiciones mínimos previstos en el Contrato, esta redacción debería incluir lo mencionado en el numeral 1.2 (x) como declaración del Concesionario.</p>	<p>El contrato de concesión establece las cláusulas mínimas que deben estipularse en el contrato de fiducia mercantil. Lo anterior no es óbice para que se incluyan en el contrato de fiducia mercantil otras cláusulas como la que el observante señala en las declaraciones del contrato.</p>	<p>CONTRATO PARTE GENERAL. NUMERAL 1.2 (x)</p>	<p>FINANCIERA</p>

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

MATRIZ 7 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
137	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>4. De acuerdo a lo definido en el Contrato, el Acta de Inicio tiene como requerimientos precedentes lo establecido en numeral 2.3 del mismo. Uno de los requerimientos definidos en este aparte, es la suscripción del contrato de interventoría, proceso que cuenta con un plazo de ciento ochenta (180) días desde la suscripción del contrato de concesión.</p> <p>Lo anterior implica que incluso en la situación en que se hayan cumplido los demás requerimientos precedentes para el perfeccionamiento del contrato, el comienzo de la ejecución de éste, puede demorarse hasta seis (6) meses por una condición ajena al concesionario.</p> <p>Teniendo en cuenta la importancia particular que tienen los efectos estacionales en este proyecto, bien podría estar en los intereses del Concesionario y del proyecto mismo, capturar efectos favorables de un periodo estacional específico y en miras a esto, buscar optimizar el tiempo de realización de los requerimientos precedentes del Acta de Inicio.</p> <p>Entendiendo esta situación, cualquier demora en la suscripción del Acta de Inicio puede impactar negativamente en el proyecto al impedir al Concesionario capturar un periodo estacional favorable en los primeros meses de ejecución, incluso en una situación en que haya dado por cumplido sus requerimientos frente al tema.</p> <p>Previendo una posible situación de este tipo, se solicita a la entidad evaluar la siguiente alternativa para dar cumplimiento a este requerimiento específico:</p> <p>De acuerdo con el segundo inciso del numeral 1° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, sólo la ejecución de obras producto de una licitación pública requieren de una interventoría contratada con una persona (natural o jurídica o consorcios o uniones temporales) independiente de la entidad contratante y del contratista. En tal medida, para la ejecución de las actividades previas (estudios y diseños, principalmente), podría designarse por la entidad un supervisor contractual, acorde con el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior se propone incluir la siguiente redacción: "Si por cualquier razón, imputable o no a LA ENTIDAD, el contrato de Interventoría no se hubiere suscrito al vencimiento del plazo de sesenta (60) Días contado a partir de la suscripción del Contrato y éste fuere el único requisito pendiente para suscribir el</p>	La Entidad no considera procedente su solicitud. La ANI contratará la(s) interventoría(s) de los Aeropuertos.	CONTRATO PARTE GENERAL. NUMERAL 2.3 (d)	JURIDICA FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
			<p>Acta de Inicio de Ejecución del Contrato, LA ENTIDAD ejercerá la supervisión especial del Contrato mientras se dispone de un contrato de Interventoría definitivo. Designada la supervisión especial o dispuesto el contrato de Interventoría definitivo, se procederá a la suscripción del Acta de Inicio de Ejecución del Contrato".</p> <p>Ahora, si no se tiene en cuenta tal solicitud por la ANI, entenderíamos que este aspecto sería un argumento más para poder mover la fecha actualmente prevista para el Cierre del proceso licitatorio que nos convoca, en la medida en que a la fecha la ANI no ha publicado aún el(los) Concurso(s) de Méritos que daría vía libre a la contratación de la(s) Interventoría(s) para estos aeropuertos.</p>			

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

MATRIZ 7 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
138	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>5. Se solicita a la entidad reevaluar el Plan de Intervenciones y la manera en que la ejecución de éste es exigible, en particular en lo referente a las intervenciones que se plantean en los últimos años; o, en caso de considerarlo pertinente, evaluar un aumento en el % de los ingresos generados que componen el mecanismo de retribución R1.</p> <p>Esta solicitud, responde al esquema de retribución definido para el proyecto, y cómo éste puede presentar dificultades para el flujo de caja del mismo, pues restringe la capacidad de generar un flujo de caja operativo que permita realizar las intervenciones definidas y al mismo tiempo una rentabilidad aceptable para los inversionistas. Si bien, los ingresos generados pueden proyectarse como suficientes para llevar a cabo las obligaciones planteadas en el contrato, la manera en que estos ingresos generados se reciben como retribución dificulta de manera importante el cumplimiento de las mismas bajo una condición aceptable de rentabilidad para los inversionistas.</p> <p>Esta dificultad, recae en el efecto que tiene la temporalidad con la que se den los flujos positivos o negativos, sobre los indicadores de rentabilidad. Entre más cercano sea un costo, inversión o ingreso al punto inicial del proyecto, su efecto es mucho mayor y por lo tanto una misma cifra en momentos diferentes conlleva a resultados diferentes de rentabilidad. De la manera en que está definido el esquema de retribución para el proyecto, los costos operativos y las inversiones se encuentran planteadas al 100% durante cada periodo de acuerdo a los planes de intervención, mientras que los ingresos por su parte se encuentran divididos en un 50% durante cada periodo (R1) y un acumulado recibido al finalizar cada intervención (R2).</p> <p>Esto implica que para todos los periodos en que solamente se cuente con los recursos R1, se debe conseguir financiación, lo cual implica que el espacio temporal entre la ejecución de las obras y la retribución R2, se está incurriendo, no solo en flujos negativos por efecto de las inversiones en general (las cuales no se logran ejecutar únicamente con la retribución R1) sino además en costos de financiación importantes. Esto implica que, si bien al recibir los recursos acumulados R2 se puede llegar a un punto en el que la ejecución de cada intervenciones sea viable, esto se hace a costa de sacrificar rentabilidad para el inversionista al tener que financiar todos los periodos intermedios, los cuales, a diferencia de muchos otros proyectos de inversión en infraestructura, son sistemáticos y constantes a lo largo del contrato, pues se consideran 8 intervenciones con actuaciones en cada uno de los 20 años estimados</p>	<p>A diferencia de otro tipo de proyectos de infraestructura, la infraestructura aeroportuaria supone obras permanentemente, ya que ésta depende del crecimiento del tráfico (número de pasajeros, número de operaciones de aeronaves y toneladas de carga). Por esta razón se han diseñado las ocho (8) Intervenciones Mínimas que debe poner en disponibilidad el Concesionario a lo largo del contrato. Adicionalmente, estos proyectos "brownfield" cuentan ya con una infraestructura que deben mantener, administrar y explotar, razón por la cual se ha planteado una retribución por la disponibilidad de dicha infraestructura. Se ha diseñado un esquema de retribución que contemple las dos consideraciones anteriores y que logra, entre otros, 1. Mantener alineados los incentivos del sector privado para potenciar el aeropuerto y realizar todas las intervenciones planteadas en el Contrato, 2. Asegurar que al Estado le reviertan aeropuertos que con su infraestructura puedan atender el tráfico del momento, cumpliendo con niveles de servicio y estándares de calidad. Por lo anterior, no es posible aceptar su solicitud.</p>	PLAN DE INTERVENCIÓN ES. Anexo 22.1	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
			<p>de ejecución.</p> <p>Liberar los últimos años de intervenciones, permite realizar una financiación más eficiente, menos costosa y le da al inversionista un spam de tiempo de recuperación del equity de al menos este periodo de tiempo, lo cual permite llegar a una situación favorable tanto para el inversionista como para el proyecto.</p>			

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

MATRIZ 7 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
139	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>6. Se solicita a la entidad reevaluar la manera en que se plantea la acreditación del Cierre Financiero, de acuerdo a la manera en que se define el Plan de Intervenciones o, en caso de considerarlo pertinente, evaluar un aumento en el % de los ingresos generados que componen el mecanismo de retribución R1.</p> <p>Esta solicitud responde a que el esquema definido para la ejecución de obras y de retribución del proyecto plantea una dificultad frente a la consecución del cierre financiero al requerir de recursos de financiamiento de manera sistemática a lo largo de todo el proyecto. El esquema actual plantea una situación en la que para conseguir los recursos de deuda requeridos para el proyecto, se debe pensar en dos esquemas poco convencionales, probablemente muy costosos y frente a los cuales la banca local puede no estar interesada en participar:</p> <p>Una primera opción implicaría que para conseguir un único cierre financiero, en los plazos y condiciones definidos en el contrato parte especial, se debe definir con la entidad bancaria un cupo de disponibilidad desde el momento de suscripción del contrato de crédito hasta el año 20 del proyecto, lo cual, en caso de poder conseguirse, implicaría unos costos de financiación adicionales exageradamente altos (i.e: commitment fee durante 20 años) aunado a que es poco probable que un esquema de estos sea llamativo en el mercado bancario local.</p> <p>Una segunda opción implica la necesidad de conseguir financiación para cada intervención y/o para cada periodo en el que los ingresos sean inferiores a las actuaciones y costos operativos de un periodo, situación que se da en la mayoría de periodos entre intervenciones. Esto, por un lado imposibilita la obtención de un único cierre financiero (como se plantea en el contrato parte especial) y adicionalmente reflejaría un riesgo de refinanciación para cada periodo en que se deba conseguir recursos de deuda. Sin mencionar que las condiciones de cada deuda que se consiga siempre serían diferentes lo que conlleva incluso a un incremento del riesgo de variación en las condiciones financieras y del riesgo de liquidez.</p> <p>Contemplando lo anterior, liberar los últimos años de intervenciones o aumentar el porcentaje de retribución R1 ayudaría significativamente a que la consecución de recursos de deuda se dé a través de un crédito único a menor plazo (lo que mitiga el riesgo de variación en las condiciones financieras y elimina el riesgo de refinanciación del proyecto) o a través de un esquema de financiación por tramos, que implicaría únicamente un momento de refinanciación (no muchos), esquemas que son en gran</p>	<p>A diferencia de otro tipo de proyectos de infraestructura, la infraestructura aeroportuaria supone obras permanentemente, ya que ésta depende del crecimiento del tráfico (número de pasajeros, número de operaciones de aeronaves y toneladas de carga). Por esta razón se han diseñado las ocho (8) Intervenciones Mínimas que debe poner en disponibilidad el Concesionario a lo largo del contrato. Adicionalmente, estos proyectos "brownfield" cuentan ya con una infraestructura que deben mantener, administrar y explotar, razón por la cual se ha planteado una retribución por la disponibilidad de dicha infraestructura. Se ha diseñado un esquema de retribución que contemple las dos consideraciones anteriores y que logra, entre otros, 1. Mantener alineados los incentivos del sector privado para potenciar el aeropuerto y realizar todas las intervenciones planteadas en el Contrato, 2. Asegurar que al Estado le reviertan aeropuertos que con su infraestructura puedan atender el tráfico del momento, cumpliendo con niveles de servicio y estándares de calidad. Adicionalmente, se confirma que los costos y gastos asociados a la financiación, han sido contemplados en la estructuración del proyecto.</p> <p>Por lo anterior, no es posible aceptar su solicitud.</p>	CONTRATO PARTE ESPECIAL NUMERAL 4.2.1	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
			medida menos costosos y más probables de conseguir en el mercado local.			
140	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	7. Se solicita a la entidad, reevaluar los límites de deducción planteados en el Apéndice Parte Especial en cuanto a que pueden generar una apreciación distorsionada del riesgo de ejecución del proyecto en particular por parte de las entidades bancarias, lo que puede repercutir en las condiciones financieras que se planteen al momento de realizar la consecución de deuda. Esto en cuanto a que para las evaluaciones de viabilidad de los proyectos realizados en la banca local, por lo general aplican este porcentaje de deducciones sobre las proyecciones de flujos del proyecto, como si fuera una situación probable (deducciones máximas durante todo el contrato). Llevar los modelos financieros del proyecto a estos escenarios de stress, hacen que el proyecto se conciba como inviable bajo un escenario de este tipo, lo que hace que probablemente las entidades financiadoras incrementen los costos asociados a un posible préstamo.	La Entidad considera que los valores de la deducción descrita en el numeral 4.1.4 literal c, es razonable y se ajusta a lo requerido para el proyecto.	CONTRATO PARTE ESPECIAL NUMERAL 4.1.4 (c) (i) y (ii)	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
141	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>8. Se plantea que la vigencia de este amparo debe ser de 5 años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Reversión.</p> <p>Teniendo en cuenta que el valor de este amparo debe ser el equivalente al valor de las obras de mantenimiento de cada intervención se solicita aclarar si el procedimiento y costo asociado a este amparo debe corresponder a alguno de los siguientes esquemas:</p> <p>1) Obtención una póliza por cada intervención, en la medida en que se vayan ejecutando? Esto implicaría que se debe obtener 8 pólizas diferentes y que el amparo obtenido para la intervención número 1, deberá renovarse entre los años que pasen entre la ejecución de esta intervención y el Acta de Reversión (entre el año 15 y 20 del contrato) y tener una vigencia de 5 años más, mientras que el amparo de la última intervención tendrá únicamente una vigencia de 5 años y podrá obtenerse un sola vez en dicho periodo.</p> <p>1) Obtención una póliza por cada intervención, en la medida en que se vayan ejecutando? Esto implicaría que se debe obtener 8 pólizas diferentes y que el amparo obtenido para la intervención número 1, deberá renovarse entre los años que pasen entre la ejecución de esta intervención y el Acta de Reversión (entre el año 15 y 20 del contrato) y tener una vigencia de 5 años más, mientras que el amparo de la última intervención tendrá únicamente una vigencia de 5 años y podrá obtenerse un sola vez en dicho periodo.</p>	Se debe constituir una única póliza cuyo valor asegurado, será la sumatoria de el valor de las obras de mantenimiento de las 8 intervenciones y contarán con una vigencia de 5 años a partir de la suscripción del acta de reversión.	CONTRATO PARTE ESPECIAL NUMERAL 7.1. (e)	SEGUROS
142	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>9. El apartado 2.5.c) ii, indica que la etapa de administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación y modernización terminará en el momento en que, a partir del año quince (15) contado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio se verifique, de acuerdo con el procedimiento de verificación del Valor Presente de los Ingreso Esperados, que se ha alcanzado el Valor presente de los Ingresos Esperados.</p> <p>Entendemos que la terminación a que se hace referencia ocurrirá en el momento en que el Valor Presente de los Ingresos Esperados fijado por la Administración sea igual al Valor Presente de los Ingresos Generados calculado según la fórmula indicada en el apartado 21.1 de la Parte General del Contrato, ¿es correcto este entendimiento?. En caso contrario, se solicita a la Administración información acerca de cuál es el procedimiento de verificación del Valor Presente de los Ingresos Esperados.</p>	En el contrato Parte Especial numeral 2.5 c) se definen los plazos y terminos del proceso , motivo por el cual se le solicita al proponente remitirse al documento.	CONTRATO PARTE ESPECIAL NUMERAL 2.5.c) ii Pliegos Plazos y Términos del proceso	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
143	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	10. Entendemos que será el Concesionario quién determine la necesidad de dotar al Aeropuerto de una Zona Única Refrigerada y de Áreas de Inspección y tránsito Agropecuario CITAG, y de sus instalaciones asociadas (cámaras frigoríficas, etc.), ¿es correcto? En caso contrario, ¿Qué entidad podrá requerir al Concesionario su construcción? ¿Qué condiciones tendrán que darse? ¿Tendrá derecho el Concesionario a alguna compensación por la imposición de esta obligación?	<p>Como se indica en el Proyecto de Protocolo Autoridades Aeroportuarias: "La definición de las áreas a ejecutar se realizará en conjunto entre las entidades de control, la ANI y el Concesionario, y se ajustarán a los volúmenes de tráfico y carga real en cada una de las fases de la Concesión, al número de operarios que requiere cada entidad, así como a los condicionantes y limitaciones arquitectónicas de los actuales Aeropuertos: Ernesto Cortissoz y El Eden-Armenia, y a las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones."</p> <p>En cuanto a los ingresos a percibir dependerá del modelo de negocio que decida seguir el Concesionario, pero en cualquier caso, serán los derivados de la explotación y gestión de la carga.</p>	<p>APENDICE TECNICO. NUMERAL 1.2.1. Período de Intervención 1. Parte Específica – Alcance y Especificaciones Técnicas - Alcance de las Intervenciones</p>	TÉCNICA
144	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	11. Se solicita a la administración confirmación de que la sección a la que se hace referencia en este apartado es la 9.1.	Su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones al numeral 20.2(b)(iii) de la Parte General, que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	<p>CONTRATO PARTE GENERAL NUMERAL 20.2.b)iii Contrato Estándar – Terminación y Liquidación</p>	JURÍDICA
145	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	12. Entendemos que en este apartado se exige que las Intervenciones que no hayan sido afectadas por el Evento Eximente de Responsabilidad y/o por acciones u omisiones imputables a la ANI, que se encuentran finalizadas tengan que cumplir con los valores mínimos de aceptación de los Indicadores que se identifican en la Parte Especial, ¿es correcto?	Es correcto su entendimiento. Sin embargo, se aclara que los indicadores se encuentran establecidos en el Apéndice 3 Indicadores de Cumplimiento.	<p>CONTRATO PARTE GENERAL NUMERAL 16.1.b)ii Contrato Estándar – Eventos Eximentes de Responsabilidad</p>	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
146	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>13. Plan Maestro Aeroportuario y Estudios Previos.</p> <p>En las consideraciones generales para diseño y ejecución del plan de intervenciones, adecuaciones y modernización, se define que el Concesionario debe realizar el Plan Maestro Aeroportuario como actividad previa, por lo cual se solicita una definición de alcance referente</p> <p>a) Se debe definir el Plan Maestro como primera actividad de estudios previos dentro del cronograma de diseños incluyendo el tiempo de revisión y aprobación por la ANI y la Aerocivil?.</p> <p>b) Cuál Es el plazo para la ejecución, del Plan Maestro, en meses?.</p> <p>c) La elaboración de diseños arquitectónicos y técnicos del terminal de pasajeros y edificios de apoyo, se debe programar después de la aprobación del Plan Maestro, ya que este, definirá el dimensionamiento y el alcance de las intervenciones en edificios y pistas.</p> <p>d) Se solicita se incluya una programación para el desarrollo de estudios y diseños según la siguiente secuencia: 1) Plan maestro; 2) estudios de sismo-resistencia de edificios; 3) diseños de arquitectura; 4) diseños técnicos por especialidad; 5) diseños geotecnia y pavimentos, con tiempos suficientes y flexibles que incluyan los procesos de revisión y aprobación para cada una de las etapas y considerando un tiempo real de diseños, acorde con la magnitud y complejidad de las obras a ejecutar.</p> <p>e) De acuerdo con experiencias similares, el plan debería considerar un plazo mínimo de doce (12) meses como tiempo de ejecución de estudios y diseños para permitir unos proyectos con revisión y aceptación de la ANI y Aerocivil antes de las fechas de iniciación formal de obras.</p>	<p>a) Dentro de las actividades previas en Contrato, apartado 5.1. xix, se incluye la actividad de iniciar la revision del Plan Maestro del Aeropuerto, de conformidad con el Apéndice 2 – Técnico. de conformidad con los documentos publicados en la Adenda 5</p> <p>b) El plazo de ejecución será el estipulado por la legislacion vigente.</p> <p>c) La elaboración de los estudios y diseños debe estar alineado con las actuaciones del Plan de Intervenciones, así como a los plazos de entrega y directrices de aprobación que detallan en el apartado 2.4.9 del Apéndice Técnico 2. Los plazos para la ejecucion del Plan Maestro, serán los que estipula la legislación vigente.</p> <p>d) La ANI considera que el alcance, plazos de entrega y directrices de aprobación, están suficientemente definidos en los apartados 2.4.9.3 y 2.4.9.4 del Apéndice 2. Técnico.</p> <p>e) Así está considerado en el Apéndice 2. Técnico, donde se define que para todas las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, el plazo sería de como mínimo doce (12) MESES antes de la firma del Acta de Inicio de cada Intervención, a excepción de la actuaciones de los años 1 y 2 de la Intervención 1. Para las actuaciones a ejecutar en el primer año, el plazo será de siete (7) MESES antes de las firma del Acta de Inicio, y las actuaciones del segundo año de la Intervención 1, cuyos estudios de detalle deberán entregarse a los diez y medio (10,5) MESES de la firma del Acta de Inicio.</p>	ESPECIFICACIONES GENERALES. APENDICE TECNICO No. 2	TECNICA

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

MATRIZ 7 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
147	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>14. Pavimentos. Considerando que las estructuras solicitadas para pavimentos de pista, plataforma, calles de rodaje, así como vías de acceso, vías perimetrales internas de servicio y parqueaderos han sido especificadas con espesores de estructura promedio lo cual establece estructuras iguales para todos los aeropuertos, se considera que en muchos casos pueden estar sobre dimensionados o subestimadas para el uso futuro.</p> <p>Teniendo en cuenta que en la fase de diseño puntual de cada uno de los proyectos de pavimentos se debe llegar a estructuras optimizadas para cada sitio y uso, sería necesario validar este proceso, como una etapa de diseño final que definirá la composición estructural a implementar cumpliendo todos los requerimientos de operación exigidos por la norma.</p> <p>Se solicita que se incluya dentro de los términos del contrato, que la obligatoriedad optimización de pavimentos con estudios puntuales de cada sitio siendo este diseño el requerimiento final de alcance a ejecutar por el Concesionario, con total independencia de los espesores de referencia solicitados en el Apéndice Técnico No. 2, quedando el Concesionario obligado a presentar los soportes técnicos necesarios de estudios de suelos puntuales, cálculos de pavimentos y memorias de diseño bajo normativa FAA e INVIAS para cada una de las intervenciones obligatorias requeridas.</p>	<p>Lo solicitado se encuentra implementado en el Apéndice 2. Técnico, apartado 1.2 Plan de Intervenciones, donde se detalla que: "Las secciones de pavimentos detalladas en las intervenciones son indicativas. El Concesionario será el responsable del cálculo, diseño y ejecución conforme a las necesidades operativas y con el cumplimiento estricto de la normativa vigente."</p> <p>No obstante, su observación ha sido analizada por la ANI y mediante Adenda se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.</p>	ESPECIFICACIONES GENERALES. APENDICE TECNICO No. 2	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
148	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	<p>16. Puentes de Abordaje.</p> <p>a. Se solicita definir un rango de longitud del puente de abordaje, así como determinar la altura mínima y máxima de puerta de la aeronave que debe cubrir, para la operación específica de Barranquilla.</p> <p>b. Esta información no está detallada en la especificación y debe ser ampliada para tener una definición de longitud para cada uno de los puentes a suministrar.</p> <p>c. La especificación del puente indica: "Aislar paredes y techos para dar protección térmica y acústica del ambiente exterior".</p> <p>d. Considerando que los cerramientos laterales del corredor son transparentes en vidrio, no se debe incluir las paredes con aislante térmico, sino solamente el techo, se solicita precisión de este ítem.</p>	<p>En el apartado 2.6.4.12 "Puentes de abordaje para pasajeros general", del Apéndice 2. Técnico se define el alcance y tipología a ejecutar para cada una de las posiciones de la plataforma comercial. En este apartado, y en los Planos 1.2.B "ET. Desarrollo Previsible Nivel 2", y 1.3.1 "Desarrollo Previsible. Fase I", se definen la tipología de los puentes de abordaje, la geometría de las salas de abordaje, los puestos de estacionamiento a los que sirve, así como la tipología de aeronaves de cada uno de los sobre de estacionamiento, por lo que consideramos que la información es suficiente para el Precalificado pueda realizar su propia propuesta de diseño, con el condicionante principal que es respetar la actual configuración de puestos de estacionamiento de plataforma, tanto en el tipo de aeronaves como en su posición de parada.</p> <p>a) La altura mínima y máxima deberá estimarla el Precalificado a partir de los planos referenciados anteriormente, donde se detalla la tipología de aeronave para cada uno de los puestos de estacionamiento y el puente de abordaje al que sirve.</p> <p>b) Con el Plano 1.3.1 "Desarrollo Previsible. Fase I" el Precalificado puede estimar la longitud del puente, en función de la pendiente máxima de servicio, la tipología de puente (T-Bridge, Nose-Loader, tramo de puente fijo), la geometría del puesto de estacionamiento, y la barra de parada.</p> <p>c) y d) El Estructurador considera que queda claro que los cerramientos laterales serán cristales de seguridad con cámara interna aislante y dispondrán de la certificación de las condiciones de pruebas marcadas por NFPA-451. Los vidrios tendrán instalados una lámina de protección solar para evitar el deslumbramiento en el pasajero o usuario.</p>	ESPECIFICACIONES GENERALES. APENDICE TECNICO No. 2	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
149	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	17. Ascensores. a. En el Apéndice Técnico No. 2, se indica la especificación de ascensores, pero en el desarrollo del texto, se da una descripción de ascensores muy general, se solicita la ampliación de estas especificaciones así como la definición de número de paradas y puertas a instalar para cada uno de los ascensores solicitados en cada aeropuerto. b. Sería necesario definir con precisión para las Torres de Control de los aeropuertos de Armenia y Popayán, cuantos ascensores lleva cada uno y de qué tipo.	a) En el alcance de actuaciones del Plan de Intervenciones, se define qué actuaciones requerirán de la instalación de ascensores, como Zonas Administrativas de Aerocivil, o ampliación del Edificio Terminal, especificando que tendrán parada en cada planta, y de capacidad de 6 personas para edificios administrativos y 8 para la zona pública. La especificación detallada de los ascensores se incluye en el apartado 2.6.4.10 del apéndice 2. Técnico. b) En cuanto a los ascensores de las torres de control, el número mínimo a instalar será de 2 ascensores, con las siguientes características: La torre de control estará dotada de ascensores dos ascensores. Al menos uno de ellos tendrá capacidad para una carga de 450 Kg, y estará preparado para hacer funciones de montacargas. La capacidad será para 4 personas y velocidad mínima será de 1 m/s. Deberá estar previsto el acceso para los equipos a instalar en sala de equipos teniendo en cuenta que las dimensiones de los racks pueden ser de hasta 800 x 800 x 2300 mm por tanto las puertas de acceso deberán tener unas condiciones de altura distintas de la estándar. Se preverá un ascensor lo más ancho posible para acceso al cabina de la torre. El recorrido del montacargas será desde el nivel de cota 0, hasta la entreplanta técnica inclusive. Los ascensores deberán estar dotados de un automatismo que en caso de parada, falta de energía o emergencia, se posicione en la planta cero y abra las puertas.	ESPECIFICACIONES GENERALES. APENDICE TECNICO No. 2	TÉCNICA
150	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	18. Esteras Rodantes En el Apéndice Técnico No. 2, numeral 2.6.4.11, página 306, se definen especificaciones de estereras rodantes, a instalar en Barranquilla, pero este ítem no está incluido ni dimensionado en la lista de suministro de equipos. Se solicita definir, ítem, cantidad (ML) de este equipo y lugar de posible instalación en el Terminal de Barranquilla para poder estimar su costo como equipo.	El Concesionario será el responsable del desarrollo de los estudios de bases de diseño y estudios de detalle necesarios para la ejecución de las Intervenciones, y en este sentido tendrá la libertad de presentar sus propias soluciones optimizadas de cada una de las actuaciones, siempre y cuando se cumplan los requisitos mínimos del Apéndice 2. Técnico y se demuestre el cumplimiento de la normatividad vigente. En este sentido, el número y longitud de las estereras rodantes dependerá del diseño presentado por el Concesionario cumpliendo con las especificaciones del apartado 2.6.4.11 "Esteras rodantes". En cualquier casos su costo está incluido en la actuación relativa a la	ESPECIFICACIONES GENERALES. APENDICE TECNICO No. 2	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
				ampliación del edificio terminal nivel salidas, item. 5.15.		
151	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	19. ¿Con base en la información última publicada para el proyecto de los Aeropuerto de Suroccidente hemos evidenciado que un gran número de las operaciones previstas para estos aeropuertos, y en especial para el de Popayán, corresponde a operaciones aéreas militares o de policía, dichas operaciones con base en la normatividad existente están exentas de los pagos correspondientes al aeropuerto entre otros derechos de aeródromo y tasas aeroportuarias. Teniendo en cuenta lo anterior, al realizar nuevamente el cálculo de los ingresos se logra evidenciar que al compararlos con la base de ingresos realizada por el Gobierno, los ingresos reales que se podría obtener se encuentran en un 30% inferior a aquellos de la proyección. Al incluir estos ingresos reales en la proyección financiera para poder hacer el cálculo del flujo del negocio se encuentra que el proyecto financieramente no cierra y por lo tanto se requiere de correctivos dentro de su estructura dentro de los cuales proponemos se incrementen alas vigencias futuras y se disminuyan el monto de inversiones que requiere el proyecto.	No se acepta su solicitud. El valor de las vigencias futuras aprobadas por el CONFIS, se considera adecuado para las características, naturaleza y obligaciones del Contrato. Se aclara que en la estructuración financiera se consideraron los ingresos de las actividades que efectivamente son sujetos a los cobros de las tasas reguladas.	PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA

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

MATRIZ 7 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
152	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-054443-2	20. En días pasados, se recibió, con copia al Dr. Luis Fernando Andrade, Presidente de la ANI, la comunicación AEROCIVIL No. 10002014051150 de fecha 21 de octubre de 2014, suscrita por el doctor Gustavo Alberto Lenis Steefens, Director General de la AEROCIVIL, en la cual se manifiesta que anexan los soportes elaborados por la Subdirección General – Grupo de Aeródromos en relación con las consultas de verificación de carencia de informes por tráfico de estupefacientes y conexos. Con esta respuesta, en la que se manifiesta en sus anexos que el resultado es NEGATIVO para todos los consultados, entendemos que por parte de la EP Conexión Aérea 2014 y sus integrantes, se ha cumplido a cabalidad con dicho requisito. Es correcto nuestro entendimiento?	De acuerdo con el numeral 5.3.1 de los Pliegos de Condiciones, se debe aportar por parte del Oferente la verificación de carencia por tráfico de estupefaciente.	SOLICITUD ESPECIAL DECRETO 048 DE 2014	JURÍDICA
153	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	2014-409-055192-2 (07/11/2014)	<p>1. No disponibilidad de información básica para valoración de ingresos</p> <p>Es responsabilidad de cada preclasificado en llevar a cabo la debida diligencia y desarrollar los análisis y estudios técnicos que permitan valorar los costos y riesgos identificados en el proyecto de pliego de condiciones, tarea que no resulta posible realizar ante la ausencia de información mínima suficiente. Nos referimos a la relacionada</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dirección que tomará la normativa para la totalidad de los ingresos regulados (por ejemplo tarifas por derecho de expedición de carné, recargo nocturno en operaciones nacionales e internacionales, etc). A la fecha la información publicada no es accesible. • Estadísticas históricas de parqueo de aeronaves, por tipo de aeronave y horarios (diurno/nocturno). • Estadísticas históricas de prestación de servicios de soporte en tierra (venta de combustible, A/C, provisión de energía, puentes de abordaje, etc.) 	<p>La documentación disponible en el cuarto de datos, es suficiente para que los precalificados realicen su propia propuesta. En el cuarto de datos se dispone de información relativa a las últimas resoluciones de tarifas, facturas de energía, inventario de bienes, balance de resultados y estados financieros, así como las estadísticas de tráfico por cada uno de los Aeropuertos. En particular en relación a las estadísticas de tráfico se ha incluido en el cuarto de datos la siguiente documentación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ORIGEN DESTINO PAX BAQ AXM NVA PPN: muestra los pasajeros movilizados desde y hacia los aeropuertos de Barranquilla, Armenia, Neiva y Popayán por ruta, desde su origen hasta su destino final de acuerdo al contrato de transporte y la red de rutas de la aerolínea 2. Pax Tráfico por etapa – BAQ NVA AXM PPN: Relaciona los pasajeros movilizados desde y hacia los aeropuertos de Barranquilla, Armenia, Neiva y Popayán saliendo y llegando, incluye tránsitos directos 3. OPERACIONES SKBQ, SKAM, SKNV, SKPP POR ACTIVIDAD Y EQUIPO: Indica el total de operaciones (salidas y llegadas) realizadas en cada aeropuerto por actividad aérea y tipo de equipo 4. OPERACIONES DE NSE EN SKBQ, SKAM, SKNV, SKPP POR TIPO DE EQUIPO: Relaciona las operaciones realizadas por Satena 	CUARTO DE DATOS	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
				<p>por aeropuerto y tipo de equipo.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es preciso señalar que la información disponible en el cuarto de datos corresponde a información de referencia disponible por la entidad y que hace parte del informe incluido en el cuarto de datos; por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales, jurídicos y financieros para determinar el valor de sus propuestas.</p>		
154	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	<p>2014-409-054655-2 (06/11/2014)</p> <p>2014-409-055192-2 (07/11/2014)</p>	<p>2. No disponibilidad de información básica para valoración técnica</p> <p>No se dispone de información mínima suficiente acerca de los planos y estudios técnicos actualizados de la infraestructura de cada aeropuerto, planos As-Built de edificaciones a intervenir de cada aeropuerto, levantamiento de redes, entre otros, información de partida que es indispensable para la debida diligencia en aspectos como monto estimado de las inversiones y, en general, para la cuantificación de los riesgos de carácter técnico, deficiencias que pueden conllevar a no estimar adecuadamente las inversiones, ni los costos de operación y mantenimiento, ni los riesgos asociados, los cuales serán asignados al futuro concesionario.</p>	<p>La información contenida en el cuarto de datos y en los estudios realizados por el equipo técnico es suficiente para que el precalificado realice su propuesta.</p> <p>En resumen el trabajo del estructurador ha consistido en el desarrollo de 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, con base en el estado actual de cada aeropuerto, se han definido las obras de modernización necesarias considerando además la necesidad de certificar el aeropuerto. 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. 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, con base en 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 más 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</p>	CUARTO DE DATOS	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
				<p>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, lo que no implica que la alternativa estructurada sea la única viable. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición 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 discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer las soluciones que consideren una mejor alternativa. 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> <p>Sin perjuicio de lo anterior, la información disponible en el cuarto de datos corresponde a información de referencia disponible por la entidad y que hace parte del informe incluido en el cuarto de datos; por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales, jurídicos y financieros para determinar el valor de sus propuestas.</p>		
156	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	2014-409-054655-2 (06/11/2014) 2014-409-055192-2 (07/11/2014)	4. Asimetría de la Información En el caso del Aeropuerto de la ciudad Barranquilla, como consecuencia de la terminación del anterior contrato de concesión, información especializada relevante como planos técnicos de la infraestructura del aeropuerto, análisis técnicos del estado de las calles de rodaje y plataforma comercial, no se encuentra disponible.	<p>En el cuarto de datos se incluye información relevante sobre el Aeropuerto de Barranquilla, considerada suficiente para que el Precalificado realice su propuesta. Se solicita al Precalificado que analice la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planos del Plan de Intervenciones (ver ruta: técnico/inversiones/planos intervenciones. incluyen los planos más significativos del Plan de Intervenciones propuesto). - Inventario técnico (análisis del estado actual y deficiencias detectadas de cada uno de los subsistemas del aeropuerto, divididos en lado aire-lado tierra) 	CUARTO DE DATOS	TÉCNICA

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

MATRIZ 7 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
				<p>- Planos de edificaciones más significativas del aeropuerto (ver ruta: técnico/inversiones/Plan Mestro/Planos).</p> <p>- Planos edificaciones y redes (ver ruta tecnico/inversiones/Estudios previos/Planos de referencia y en el caso de BAQ-Planos propuesta PM-ACSA-NO APROBADO)</p> <p>- Planos Topográficos y de títulos (ver ruta técnico/inversiones/Estudios previos/Plano General y Títulos)</p> <p>- Plano de identificación de obstáculos (ver ruta: General V2/OCTUBRE 2014-1/DG-IDENTIFICACIÓN DE OBSTÁCULOS).</p> <p>En cuanto a los pavimentos de Barranquilla en el cuarto de datos, en la ruta: tecnico/estudios previos/estudios previos pavimentos, se incluye informacion relativa a los estudios geotécnicos, estudios de patologías y propuesta de solucion para los pavimentos de pista y calles de rodaje. Toda esta información, se considera más que suficiente para que el precalificado realice su propuesta;</p> <p>- ESTUDIO PISTA BIL ING. LTDA ACSA 2003</p> <p>- ESTUDIO PISTA_ACSA 2007</p> <p>- GEOTECO ESTUDIOS DE GEOTECNIA PISTA ACSA 2008</p> <p>- INFORME TECNICO AGS CONSULTORES 19-03-10 PISTA BAQ_2010</p> <p>- INFORME TECNICO AEROCIVIL_BAQ_2011</p> <p>- Anexo Técnico 1 ESTUDIOS PREVIOS_PISTA SKBQ_2012</p> <p>- 20140724 INFORME TECNICO EVALUACIÓN DE PISTA_jun2014</p> <p>- INFORME DISEÑO GEOMATRIX Aerop BAQ (SEPT-2014 propuesta de solución con pavimento flexible y con geomalla)</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, la información disponible en el cuarto de datos corresponde a información de referencia disponible por la entidad y que hace parte del informe incluido en el cuarto de datos; por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales, jurídicos y financieros para determinar el valor de sus propuestas.</p>		

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

MATRIZ 7 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
157	ESTRUCTURA PLURAL AEROPUERTO ATLÁNTICO	2014-409-054655-2 (06/11/2014) 2014-409-055192-2 (07/11/2014)	<p>5. Tiempo de preparación de oferta</p> <p>La nueva información se ha puesto a disposición de los precalificados paulatinamente en el cuarto de datos, sin embargo, la mayor parte se subió sólo hasta el 23 de septiembre pasado. Dado el reducido tiempo otorgado para entregar la oferta, sumado a la ausencia de la información mencionada, en nuestro caso, resulta inviable adelantar los análisis y estudios que posibiliten la formulación de una oferta competitiva y responsable, por lo que respetuosamente solicitamos ampliar el proceso licitatorio por un plazo de 4 meses.</p> <p>Las circunstancias descritas en los anteriores párrafos, que caracterizan el proceso de licitación pública de la referencia, dificultan adelantar un proceso de contratación donde se garantice el acceso a información plena, simétrica y oportuna, que contemple los verdaderos riesgos del negocio planteado, lo que en últimas redundará en el éxito o fracaso de la relación contractual derivada de la adjudicación.</p> <p>Esto, por supuesto no conviene al Estado, ni al interés general, y en el caso particular de los miembros de la Estructura Plural Aeropuerto Atlántico, supone renunciar a un proyecto para el cual se habían realizado importantes esfuerzos en cuanto a personal especializado, inversión y dedicación.</p>	<p>La ANI ha efectuado un análisis en relación con los requerimientos del proyecto y ha concluido que las ampliaciones al plazo de la Licitación Pública efectuadas mediante las Adendas No. 1 y 4 son suficientes para el efecto.</p> <p>Por lo anterior, no es procedente una nueva ampliación en el plazo.</p>	PLIEGO DE CONDICIONES - CRONOGRAMA	PROCEDIMENTAL
158	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	Remitida vía correo electrónico	Por favor aclarar qué se entiende por Inversión Extranjera en la Oferta de manera directa e indirecta.	<p>En la minuta del Contrato aparece en la cita de pie de página del aparte 17.3, lo siguiente:</p> <p>En caso de que la oferta ganadora tenga inversión extranjera directa o indirecta, la cláusula arbitral del Contrato será únicamente la que se regula en la Sección 17.3. Sin embargo, si los árbitros o cualquier autoridad con competencia para ello, declaran que, para el presente Contrato no concurren las causas legales para que proceda el arbitraje internacional, se entenderá pactado el arbitraje nacional previsto en la Sección 17.2 anterior.</p> <p>La Agencia se permite aclarar los conceptos solicitados de Inversión Extranjera Directa e Inversión Extranjera Indirecta. El Concepto de Inversión Extranjera Directa FDI, por sus siglas en inglés foreign direct investment, hace referencia a la inversión que regularmente ocurre cuando un sujeto, usualmente una empresa, de un Estado denominado Estado origen, realiza físicamente una inversión en otro Estado, Estado receptor. Típicamente, esta inversión involucra la creación de una nueva Empresa o Fábrica y la inversión en</p>	ANEXO 13	JURÍDICA

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

MATRIZ 7 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
				<p>maquinaria, equipos, y activos en empresas relacionadas. Ésta ocurre generalmente cuando una empresa establece, adquiere e incrementa la producción en un país extranjero.</p> <p>Por su parte, el concepto de Inversión Extranjera Indirecta (FII), consiste primordialmente en las inversiones de cartera de empresas extranjeras en las empresas locales. Estas inversiones son "indirectas" porque las inversiones de cartera normalmente no implican el control de la inversión local. Este tipo de inversión ocurre cuando el dinero es usado para comprar activos financieros en otro país. Estos activos podrían comprender acciones extranjeras, bonos expedidos por el gobierno o compañías, incluso moneda legal.</p> <p>Conforme lo anterior, la referencia que se hace en el Contrato y que incluye el anexo de inversión extranjera de la oferta, tiene relación a que el Oferente indique si en su propuesta se tendrá una inversión directa de un actor extranjero, al aportar directamente capital, maquinaria, equipos u otros activos, así como, para entender la participación de inversión internacional a través de otros mecanismos de contribución.</p> <p>Lo que pretende la enunciación de dichas categorías de inversión en tratar de cobijar en un amplio espectro la participación de empresas o sujetos extranjeros en la oferta a presentar en el proceso de selección.</p>		

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 financieros: Edna Patricia Pazos Monsalve / Contratista / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó aspectos financieros - Riesgos: Andrés Hernández / Gerente (E) Financiero / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos jurídicos: Diego Andrés Beltrán Hernandez / Experto 7 / Gerencia Asesoría Jurídica Estructuración / Vicepresidencia Jurídica

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

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