

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

MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1.	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-056051-2 (12/11/2014)	1. Después de consultadas las compañías de seguros, ninguna de ellas aseguraría el riesgo aviario toda vez que este riesgo se encuentra por fuera de los límites del Aeropuerto, en el municipio de Soledad, donde se han establecido botaderos de basura y desperdicios orgánicos. Un accidente causado por el peligro aviario llevaría a la concesionaria a la quiebra ya que superaría el valor total de ésta en un solo suceso. Dado que este riesgo es de imposible cubrimiento por parte de una aseguradora se solicita que sea tomado por la Aerocivil, la ANI, el Municipio de Soledad o la entidad pública que corresponda. Al concesionario no se le puede asignar un riesgo que no está en capacidades de controlar, administrar, asumir o mitigar. Debe tenerse en cuenta que la asignación de los riesgos tiene como finalidad primera lograr el cabal y adecuado cumplimiento del objeto contractual, persiguiendo la satisfacción y protección del interés público. Así, este riesgo debe ser asumido por las entidades públicas, en tanto son quienes cuentan con mayores capacidades para gestionar, mitigar y administrar el riesgo aviario.	No es correcto el entendimiento del observante. 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 - MATRIZ DE RIESGOS y APÉNDICES	SEGUROS
2.	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-056051-2 (12/11/2014)	2. La nueva condición exigida, en relación con el tipo de asfalto determinado que se requiere para las pistas, el aterrizaje y el despegue de aviones de combate aeropropulsados, implica un altísimo desgaste y erosión de las pistas, por lo que se solicita que expresamente se contemple y regule que dichas naves pagarán un valor de aterrizaje equivalente al perjuicio que causan en la pista.	Se aclara que la estructura tarifaria corresponde a la establecida en los proyectos de resolución de tarifas, los cuales podrá consultar el observante en el cuarto de datos del proceso. Se aclara que el derecho de Aeródromo, que es la tarifa que se podrá cobrar a los explotadores de aeropuertos por cada operación efectuada en el aeropuerto, se estipula en función del peso de la aeronave, y no en función del perjuicio que puedan causar por el tipo de operación efectuada. Además en la misma resolución se especifican qué aeronaves u operaciones quedarán exentas del pago de la tarifa de Derechos de Aeródromos.	CONTRATO Y APÉNDICES	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)					
MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO					

3.	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-056292-2 (13/11/2014)	1. Con todo respeto, solicitamos se aclare el contenido del siguiente párrafo del Apéndice 2 - Técnico Barranquilla del Pliego de Condiciones, y que transcribimos a continuación: "Remodelación e Integración arquitectónica de fachadas e impermeabilización de cubiertas del edificio terminal: El Concesionario realizará un estudio exhaustivo del estado de las fachadas y cubiertas, realizando los estudios, diseños y obras necesarias para su acondicionamiento, incluyendo la impermeabilización de la cubierta en las zonas afectadas, y la reparación y acondicionamiento de las zonas deterioradas de la fachada existente, así como la instalación de una fachada flotante en todo el perímetro de la edificación acorde con las características arquitectónicas del Terminal y los edificios Anexos". Existen dudas acerca del alcance de este párrafo en lo que corresponde a la instalación de "una fachada flotante en todo el perímetro de la edificación acorde a las características arquitectónicas del terminal y los edificios anexos". Solicitamos aclarar si la instalación de una "fachada flotante", cubriendo toda la fachada de vidrio y de muro abujardado existente, es de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario, o si es opcional del concesionario incluir la fachada actual de vidrio como "fachada flotante" únicamente en sus diseños, dentro del alcance de las obras por ejecutar.	La ANI busca con esta actuación, la regeneración de la fachada actual del Edificio Terminal, para ello el Concesionario deberá realizar una auditoría del estado actual de las fachadas identificado las distintas patologías detectadas tanto en la fachada acristalada, como en la de hormigón abujardado. Una vez identificadas las patologías el Concesionario deberá realizar las actuaciones necesarias de reparación, impermeabilización y aislamiento según el caso. Una vez reparada la fachada se procederá a la instalación de la fachada flotante en el perímetro del Edificio Terminal, la solución arquitectónica propuesta deberá estar integrada con las edificios del entorno. En este sentido la solución propuesta debe incluir la instalación de una fachada flotante. El hecho de que se incluya en Apéndice 2. Técnico una solución de "fachada flotante" obedecía al hecho de que es una solución "no invasiva" que logra: - El efecto de fachada transventilada y, por tanto sus beneficios desde el punto de vista térmico - Una mínima afección sobre la fachada actual y, por lo tanto, para la operatividad - Una mejora significativa de la percepción del edificio, dependiendo por supuesto del diseño de la misma. - Y por último, una única solución que podría solucionar ambas zonas, la del muro cortina y la opaca, manteniendo, como es lógico, la transparencia deseable en las zonas vidriadas. Matizar que como se detalla en el Apéndice 2. Técnico en el apartado 1.6 "Consideraciones Generales...." (31): <i>"El Concesionario será el responsable del desarrollo de los</i>	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 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO
--

				<i>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."</i> <i>En este sentido el Concesionario, podrá presentar su propuesta de fachada ventilada, donde puede integrar la actual solución de fachada existente de vidrio, siempre y cuando cumpla con los requisitos mínimos del Apéndice 2. Técnico.</i>		
4.	PAVCOL	2014-409-056759-2	1. El numeral 1.2.1 del Apéndice Técnico establece que "Las actuaciones planificadas durante el periodo de intervención 1 tienen como objetivo la consecución de la certificación del aeródromo desde el punto de vista de la RAC y la OACI, la fecha límite para la Certificación es el 31 de Diciembre del 2016." (Subrayamos) De manera respetuosa insistimos en la necesidad, manifestada por varios interesados, de modificar la fecha para dar cumplimiento a la obligación de adelantar las gestiones, actuaciones y obras requeridas para adelantar el proceso de Certificación de aeródromo antes del 31 de diciembre de 2016, ya que el tiempo es insuficiente. Sustentamos nuestra solicitud de la siguiente manera: 1. La ANI, en respuesta publicada el 17-09-2014 manifestó, en relación con el plazo para obtener dicha certificación que "considera que el plazo de 2 años, es suficiente para el cumplimiento de las actuaciones consideradas en el Plan de Intervenciones". En primer lugar, dos años no son suficientes. Las actuaciones de la Intervención 1 requeridas para lograr la Certificación, requieren, a lo menos, tres años. En segundo lugar, los dos años que la ANI considera suficientes, no son en realidad dos años. Una vez	Cabe indicar que la fecha del 31 de Diciembre del 2016 es una fecha que está estipulada por el RAC, y su modificación no depende de la estructuración. Ahora bien, la ANI es consciente que hay factores que no dependen del Concesionario para conseguir la Certificación, por lo que de acuerdo con el Contrato de Concesión la obligación del Concesionario en este sentido es de medio, no de resultado. El Concesionario deberá adelantar los procedimientos y obras, que estén a su cargo, tendientes a obtener la certificación. En cuanto al plazo de ejecución de las actuaciones necesarias para la certificación, cabe aclarar que no habría que ejecutar todas las actuaciones incluidas en el período de Intervención 1, sino las relativas a las actuaciones en los años 2015-2016, para adecuar el área de movimiento a la normativa OACI, incluyendo entre otras de nivelación, eliminación de obstáculos, repavimentado de pista y calles rodaje, incluyendo la actualización de balizamiento, señalización horizontal y vertical, entre otras, pero excluyendo las actuaciones relativas a la edificación (terminales de pasajeros,	SKBQ – Contrato Parte General, 11.9 (46) SKBQ – Apéndice 2 – Técnico, 2.5.. – Aspectos Relativos a la Certificación	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)					
MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO					

			adjudicado el Contrato el 30 de diciembre de 2014, previo al inicio de cualquier actuación considerada en el Plan de Intervenciones, el Concesionario debe: (i) suscribir el Acta de Inicio, para lo cual se cuenta con un término de hasta 60 días contados a partir de la suscripción del Contrato; (ii) cumplir con la adquisición de predios requeridos para la correspondiente actuación; (iii) obtener la viabilidad ambiental y social, entre otras. Adicionalmente, el Concesionario deberá terminar las obras requeridas para lograr la Certificación varios meses antes del 31 de diciembre 2016, con el fin de contar con el tiempo suficiente para adelantar ante la UAEAC el trámite de certificación. Dado lo anterior, desde la adjudicación del Contrato el 30 de diciembre de 2014, hasta el 31 de diciembre de 2016, el Concesionario tendrá, realmente, mucho menos de dos años para adelantar las actuaciones y obras correspondientes a la Intervención 1 que tienen como objetivo la consecución de la Certificación de aeródromo, cuya fecha límite es 31 de Diciembre del 2016, tiempo claramente insuficiente. Dada la trascendencia e importancia de este asunto, de manera respetuosa solicitamos a la ANI lo siguiente: Aunque el 31 de diciembre de 2016 es una fecha establecida por la UAEAC en el RAC, solicitamos a la ANI que se incluya en el Pliego alguna disposición que logre conciliar el tiempo real – de al menos tres años - que se va a requerir para las actuaciones planificadas durante el periodo de intervención 1, que tienen como objetivo la consecución de la certificación del aeródromo, con la fecha límite para lograr dicha Certificación. La ANI se puede comprometer, por ejemplo, a gestionar la modificación de la mencionada fecha y en caso de no lograrlo, comprometerse a o no sancionar al Concesionario si no logra obtener la Certificación el 31 de diciembre de 2016	terminales de carga, accesos, etc.). Por experiencias en Aeropuertos, estas obras, con una buena planificación, podrían desarrollarse en doce (12) meses. 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.		
--	--	--	---	---	--	--

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

MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

5.	PAVCOL	2014-409-056759-2	2. De manera respetuosa solicitamos que se modifique el Apéndice 2 – Técnico de modo que se permita que el Concesionario acredite la experiencia en Diseño (literal a) a través de un Asistente Técnico Operativo.	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.	SBKQ Apéndice 2 – Técnico, 2.4.3. (a)	TÉCNICA
6.	PAVCOL	2014-409-056759-2	3. Con respecto al siguiente texto del Apéndice 2: “De forma adicional se exigiera al Concesionario que verifique y realice las actuaciones necesarias que aseguren que las calles de rodaje A, F y G permiten la operación de aeronaves clase F. Como requisito operativo se exigirá que el concesionario redacte un procedimiento específico para la operación de estas aeronaves.” (Página 20 del Apéndice Técnico). Y, teniendo en consideración esta respuesta de la ANI publicada el 17-09-2014: “No es necesario reforzar los pavimentos por la operación ocasional de aeronaves de letra de clave F (...) Quiere decir que implementando las medidas oportunas (estableciendo el procedimiento adecuado para ello) la operación ocasional de algunos modelos de aeronaves de letra de clave F podría llevarse a cabo”. Formulamos las siguientes inquietudes: Entendemos que lo que se exige en relación con aeronaves clase F es un procedimiento para casos de emergencia y no la realización de diseños y obras de infraestructura para aeronaves clase F. Solicitamos a la ANI confirmar nuestro entendimiento. • Entendemos que el diseño y la construcción de las intervenciones deben cumplir, en términos de seguridad, con la clave 4E y que no se requiere ninguna actividad desde el punto de vista de diseño y construcción (reforzamiento o adecuaciones) para una aeronave clase F. Favor confirmar nuestro entendimiento. Caso contrario, la clave del aeródromo sería F, y tendría importantes consecuencias en los montos de inversión, los plazos y la certificación.	El entendimiento es correcto las actuaciones descritas en el Anexo 2. Técnico van encaminadas a adecuar la infraestructura para la operación de Aeronaves 4E. Para el caso de operación de Aeronaves 4F, lo que se solicita es un procedimiento de operación. Esta práctica es muy habitual en Aeropuertos Internacionales que operan con vuelos clase F de forma ocasional. Quiere decirse que, implementando las medidas oportunas (estableciendo el procedimiento adecuado para ello), la operación ocasional de algunos modelos de aeronaves de letra de clave F podría llevarse a cabo. El adjudicatario deberá analizar cuáles son los modelos de aeronaves de letra de clave F que pueden utilizar el aeropuerto y establecer los procedimientos de operación necesarios para garantizar un nivel de seguridad equivalente al establecido por OACI. Se reitera: no es necesario adecuar completamente el Aeropuerto a categoría “F”, no es necesario aumentar la anchura de pista. Se debe analizar si es posible adoptar las medidas necesarias para admitir operaciones para algunos modelos en particular (no todos) de categoría F. (Por ejemplo: restringir la presencia de aeronaves en calles de rodaje aledañas mientras taxea una aeronave código F para respetar las distancias a objeto. Análogamente restringir temporalmente el uso de determinados puestos de estacionamiento en plataforma cuando se espera una operación de una aeronave F; prohibir la presencia de aeronaves en la calle de rodaje paralela mientras se aproxima una aeronave F. Otro ejemplo, para un AN-125-100 no es necesario incrementar el ancho de calle de rodaje a 25 m porque el ancho de ruedas exteriores principal del tren es de 10 m, etc.). El AIP del Aeropuerto de Málaga,	SKBQ Apéndice 2 – Técnico, Periodo de Intervención 1 (2014-2016) Pista 05-23 (SKBQ) Operación de Aeronaves Cat F	TÉCNICA

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

MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

				(que es de letra de clave E) publica un procedimiento con las restricciones a la operación ocasional de aeronaves F, está disponible en la página web de AENA. Otro ejemplo sería el del Aeropuerto de Cali, cuya clasificación es 4D, y operan a través de procedimientos aeronaves código E y F.		
7.	PAVCOL	2014-409-056759-2	4. Mediante Adenda No. 5 se estableció que el Concesionario puede "realizar una propuesta alternativa a lo especificado en el Apéndice 2 – Técnico" para la adquisición de áreas para nuevos accesos, plataformas y edificios. Sobre el particular, solicitamos a la ANI se aclare que el Concesionario no debe solicitar aprobaciones adicionales respecto de la adquisición de predios alternativa mencionada anteriormente.	Como se especifica en el Apéndice 2 Técnico, todas las actuaciones que realice el Concesionario con respecto al Plan de Intervenciones, deberán llevar consigo los correspondientes estudios de bases de diseño y diseños de detalle que deberán ser aprobados por el Interventor y el Concedente, conforme el procedimiento descrito en el apartado 2.4.9.3-4 del Apéndice 2. Técnico. Lo que se pretende con este articulado, es que el Concesionario tenga mayor libertad para presentar sus propios estudios y diseños, optimizando la superficie necesaria para la ejecución de las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, pero siempre en consenso con la Interventoría y el Concedente.	Suroccidente – Apéndice 2 – Técnico, 1.2.1.5. Periodo de Intervención 5 – Adquisición de Áreas (Armenia)	TÉCNICA
8.	PAVCOL	2014-409-056759-2	5. Mediante Adenda No. 5, la ANI estableció que en relación con la adquisición de terrenos para la ampliación de pista el concesionario "podrá presentar alternativa de optimización de superficie, para la ejecución de la ampliación de pista 26 y conformación de RESA 08". Sobre el particular, solicitamos a la ANI se aclare que el Concesionario no debe solicitar aprobaciones adicionales respecto de la adquisición de predios alternativa mencionada anteriormente.	Como se especifica en el Apéndice 2 Técnico, todas las actuaciones que realice el Concesionario con respecto al Plan de Intervenciones, deberán llevar consigo los correspondientes estudios de bases de diseño y diseños de detalle que deberán ser aprobados por el Interventor y el Concedente, conforme el procedimiento descrito en el apartado 2.4.9.3-4 del Apéndice 2. Técnico. Lo que se pretende con este articulado, es que el Concesionario tenga mayor libertad para presentar sus propios estudios y diseños, optimizando la superficie necesaria para la ejecución de las actuaciones incluidas en el Plan de Intervenciones, pero siempre en consenso con la Interventoría y el Concedente.	Suroccidente – Apéndice 2 – Técnico 1.2.3.1. – Periodo de Intervención 1 (Popayán)	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)					
MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO					

9.	PAVCOL	2014-409-056759-2	6. Mediante Adenda No. 5, la ANI estableció que en relación con la adquisición de terrenos para “incluir franja de pista en terrenos del Aeropuerto” el concesionario “podrá realizar una propuesta alternativa a lo especificado en el párrafo anterior de este Apéndice 2. Técnico, siempre y cuando esté avalada por la consiguiente justificación técnica y legal “Estudio Aeronáutico de Seguridad”, que justifique la imposibilidad de adquisición de estas áreas y que su propuesta cumple con la normatividad vigente garantizando la seguridad de las operaciones de aeronaves”. Sobre el particular, solicitamos a la ANI se aclare el procedimiento que se deberá surtir para la verificación de dichos estudios que contengan la justificación técnica y legal. Así mismo, se aclare si el Concesionario cuenta con algún recurso para oponerse a una eventual negativa de parte de la ANI respecto de la propuesta alternativa.	El procedimiento a seguir para su aprobación será el mismo que para estudios de bases de diseño, descrito en el Apéndice 2. Técnico, apartado 2.4.9.3.3. En caso de controversia, se regirá por el artículo 17 del Contrato, “Solución de Controversias”.	Suroccidente – Apéndice 2 – Técnico 1.2.3.3. – Periodo de Intervención 3 (Popayán)	TÉCNICA
----	--------	-------------------	--	---	---	---------

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

MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

10.	PAVCOL	2014-409-056759-2	7. El numeral 54 de la Cláusula observada establece que es obligación del Concesionario” Mantener, reponer y garantizar los niveles de disponibilidad y servicio de los equipos de ILS, luces en general, SEI y comunicaciones; así como los sistemas de energía principales y alternos que garanticen la continuidad de su operación.” Por otra parte, los literales (a) y (b) de la Cláusula 2.2. establecen, respectivamente: “De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 48 de la Ley 105 de 1993, la concesión no incluye los bienes ni servicios necesarios para la prestación del servicio de control de tráfico aéreo, ni la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas, incluidas las radioayudas de aproximación y las comunicaciones relacionadas con la prestación del servicio de control de tráfico aéreo. b) Se entienden como bienes, relacionado con el numeral anterior (a)), aquellos relativos al equipamiento de navegación aérea en la torre y centro de control, así como las radioayudas y equipos de meteorología en el campo de vuelo.” En este sentido, solicitamos se confirme nuestro entendimiento según el cual el ILS y las luces de campo aéreo son equipos de navegación aérea y por tanto su mantenimiento, reemplazo o reposición no es obligación del Concesionario.	El ILS si es responsabilidad de Navegación Aérea, pero el balizamiento (incluyendo PAPIs) de área de movimiento considerado ayudas visuales es responsabilidad del Concesionario, como se detalla en el apartado 3.2.1 “Consideraciones generales”, del Apéndice 2. Técnico, el Concesionario es responsable de: ”Proveer y mantener las ayudas visuales para el guiado de las aeronaves”.	Contrato Parte General, 2.2. (a) y (b), 11.9 (54)	TÉCNICA
11	PAVCOL	2014-409-056759-2	8. Para la evaluación del Expediente de Estudios de Detalle, se solicita que los parámetros de diseño se realicen siguiendo objetivamente las Normas aplicables y los Especificaciones Técnicas Mínimas. Esto, en la medida que entendemos que hay actividades que puedan quedar sujetas a evaluaciones subjetivas, como por ejemplo, los colores, formas, etc.	Los Estudios de Detalle deberán cumplir la normatividad vigente, y los requisitos mínimos del Apéndice 2. Técnico. Las actividades que puedan quedar sujetas a evaluaciones subjetivas, por ejemplos los colores y formas deberán ser consensuados con el Interventor y Concedente durante la fase de estudios de bases de diseño.	Contrato Parte General, 7 – Estudios de detalle	TÉCNICA

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

MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO

12	PAVCOL	2014-409-056759-2	9. De acuerdo al levantamiento de interferencias para la aeronavegación, se ha encontrado que existen dos grupos de antenas en áreas cercanas a las cabeceras de pista 05 y 23 al NW de la pista. Aunque no influyen sobre la certificación si es recomendación es que cada una de éstas cuente con un sistema de balizamiento. Se consulta si esta implementación quedará por cuenta del Concedente.	Como se detalla en el apartado 3.2.1 "Consideraciones generales", del Apéndice 2. Técnico, el Concesionario es responsable de: "Proveer y mantener las ayudas visuales para el guiado de las aeronaves" "Eliminación de obstáculos donde sea practicable" "Señalización luminosa de obstáculos en las proximidades del aeropuerto susceptibles de provocar un riesgo" En cualquier caso la determinación de si las antenas necesitan balizamiento o no, lo prescribe un Estudio Aeronáutico de Seguridad.	SKBQ – Apéndice 2 – Técnico, 1.2.5.	TÉCNICA
13	PAVCOL	2014-409-056759-2	10. En el Pliego de Condiciones – Apéndice 2 – Técnico se exige que en los lugares donde se requiera adquirir terrenos se instalará un vallado doble de protección incluyendo su iluminación. En el caso de los viales vehiculares internos, página 18 líneas 17 a la 23, también se requiere la construcción de un vallado doble, especificando que se instalarán en aquellos lugares por materia de seguridad. En el mismo Pliego, en el punto 2.6.6.5.2 "Especificaciones técnicas para el cierre o valla de perímetro para aeródromos", se indica que "En el caso de vallado doble, se instalará un vallado de idénticas características al descrito anteriormente, dejando una separación entre vallados que permita la circulación en ambos sentidos. De conformidad con el RAC 17 y Circular 4302-082-01-10 del 15 de julio de 2010 y los que lo modifiquen (SIC) y los complementen". Entendemos que la separación entre vallados sólo es para tránsito en ambos sentidos de personas y motos, y que el vial perimetral vehicular es exterior al vallado doble, para permitir el fácil acceso en caso de emergencia de los bomberos a toda el área de la pista.	El entendimiento es correcto.	SKBQ – Apéndice 2 – Técnico, 1.2.1., 2.6.6.5.2	TÉCNICA

PROCESO DE SELECCIÓN DE LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-012-2013 (AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ y AEROPUERTOS ZONA SUR OCCIDENTE)					
MATRIZ 9 DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO					

			En este sentido, solicitamos se confirme nuestro entendimiento sobre el particular.			
--	--	--	---	--	--	--

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 de seguros: Iván Mauricio Fierro Sánchez / Gerente de Proyectos / Vicepresidencia de Estructuración

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