

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	DIEGO ALEJANDRO RUEDA	2014-409-008203-2 (21/02/2014)	El motivo de este mensaje, es indagar sobre si la convocatoria pública de Concesión Aeroportuaria código - VJ-VE-IP-012-2013/VJ-VE-IP-LP-012-2013- aún esta abierta, y si es el caso, presentar una propuesta acorde a los requisitos exigidos por la agencia.	De acuerdo con el proyecto de pliego de condiciones la convocatoria de su consulta se dirige a los Precalificados del proceso No. VJ-VE-IP-012-2013 señalados por la ANI en la resolución 1234 de 2013 y los plazos son los establecidos en el acápite "Cronograma de la licitación pública". Finalmente valga recordar que en virtud de lo dispuesto en el art. 10 de la Ley 1508 de 2012 solamente quienes conformen la lista de precalificados contenida en la Resolución 1234 de 2013 podrán presentar oferta.		JURÍDICA
2	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008203-2 (21/02/2014)	Por medio de la presente y como Representante Común de la Estructura Plural Conexión Aérea 2014, les solicito la clave y el usuario para acceder al cuarto de Información de Referencia del Proyecto. Asimismo, les consulto si es posible hacer llegar a la dependencia de la ANI que ustedes me indiquen un disco duro para grabar toda la información disponible de los cuatro proyectos.	Su observación ha sido analizada por la ANI y le manifestamos que resulta procedente el envío de un disco duro para el efecto. En todo caso, consideramos pertinente señalar que no se requiere de usuario o clave para acceder al Cuarto de Información de Referencia del Proyecto.		JURÍDICA
3	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008203-2 (21/02/2014)	Finalmente, les informo que aparentemente existe un error en el numeral 4 del Reglamento de Retroalimentación con los Precalificados, ya que en este se indica que estos podrán manifestar las dificultades en el acceso a la información en el siguiente correo electrónico: invitacionapp10-2013@ani.gov.co, que entiendo corresponde a otro proceso.	Su observación ha sido analizada por la ANI y en la nueva versión del proyecto de pliego de condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.		JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
4	NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-007753-2 (19/02/2014)	En mi condición de representante común de la estructura plural Nuevos Aeropuertos Colombianos - NAC, estructura plural que resultó precalificada, me permito solicitarles ampliación del plazo para presentar observaciones al proyecto de pliego de condiciones de la referencia, toda vez que el término concedido para el efecto, resulta muy corto para el estudio detallado de toda la información que hace parte integral del proceso de selección. En esa medida solicitamos que el plazo se extienda hasta el próximo 3 de marzo de 2014.	Transcribimos la respuesta enviada a su correo electrónico el día 20 de Febrero de 2014 "En atención a la solicitud realizada mediante el correo que antecede me permito informarle que no es posible acceder a la misma en la medida que el periodo de observaciones al proyecto de pliego debe darse necesariamente dentro del lapso de los 10 días que según la normatividad contractual deben estar publicados dichos documentos. Al efecto es importante tener en cuenta que posteriormente, en caso de que la entidad decida dar apertura formal a la licitación, los interesados en el proceso tendrán la oportunidad adicional de observar el pliego de condiciones definitivo de manera oral en la audiencia establecida al efecto y por escrito con posterioridad hasta la fecha establecida en el cronograma respectivo."		JURÍDICA
5	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	De manera atenta y conforme a la publicación realizada por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura en el Sistema Electrónico de Contratación Pública, en relación con los procesos de Licitación Publicas VJ-VE-IP-012-2013/VJ-VE-IP-LP-2013, nos permitimos respetuosamente, ratificar nuestra postura contenida en nuestra comunicación No. 1000-2013049556 de fecha 5 de noviembre de 2013, en lo que se refiere a los borradores de minutas para la entrega en Concesión de los Aeropuertos El Edén, Benito Salas, Guillermo León Valencia y Ernesto Cortissoz.	La postura de la Aerocivil contenida en las distintas comunicaciones ha sido incorporada en los documentos publicados en el SECOP.		TÉCNICA
6	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Acta de Entrega de la Infraestructura: En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4164 de 2011, las áreas de los aeródromos requeridas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán entregados a título de administración y por tanto la Unidad no	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			haría parte de un acta de entrega en tanto que su relación legal es con la ANI y no con el futuro concesionario.			
7	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Cierre Financiero: Dada la realidad en los actuales contratos de concesión aeroportuaria, sugerimos que esta exigencia se mantenga durante el plan de inversiones y se establezca la necesidad de hacerle seguimiento anualmente al mantenimiento de dicho cierre, mecanismo que permitirá hacerle un seguimiento permanente a la capacidad financiera del concesionario frente a las inversiones que debe efectuar en los aeródromos.	Los numerales 3.2.5 y 3.3. del Apéndice 1 del Contrato de Concesión, establecen las obligaciones de Desembolsos de Deuda y de Giros de Equity al Patrimonio Autónomo a lo largo del Contrato como resultado de la obligación de financiación del proyecto.		FINANCIERA
8	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Contratos de los Aeropuertos: En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4164 de 2011, las áreas de los aeródromos requeridas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán entregados a título de administración y por tanto la Unidad no entendería por que estaría en la obligación de ceder los contratos de arrendamiento al futuro concesionario en tanto que su relación legal es con la ANI quien sería la llamada a asumir la posición contractual y dentro de su gestión sería la habilitada para cederlos a su futuro contratista, tema que aplicaría para la cesión a la Agencia de los derechos litigiosos.	En el marco de las obligaciones contenidas en la cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
9	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Convenio Interadministrativo: En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4164 de 2011, las áreas de los aeródromos requeridas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán entregados a título de administración en los términos señalados en los Decretos Ley.	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA
10	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Cuenta ANI: Con fundamento en el párrafo segundo del artículo primero del decreto Ley 4164 de 2011, las contraprestaciones derivadas de los contratos de concesión corresponden a la Aerocivil y por tanto se debe verificar para el caso de la Concesión de Barranquilla la subcuenta para tal fin.	El contrato del aeropuerto Ernesto Cortissoz establece que el Patrimonio Autónomo debe contar con la CUENTA AEROCIVIL, a la cual ingresará la Contraprestación que el Concesionario debe pagar a la Aerocivil en virtud de los derechos que adquiere como consecuencia del Contrato de Concesión, de acuerdo con el numeral 3.6.2.2 del Apéndice 1 - Parte Especial.		FINANCIERA
11	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Intervenciones Complementarias: Este tipo de clausulas consideramos se deberían revisar de cara a lo señalado en el Concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Radicación Interna 2148 del 23 de agosto de 2013.	Revisada la sección 23.2 del Contrato que regula las Intervenciones Complementarias éstas se encuentran sujetas a los límites establecidos en la Ley para la adición de los contratos. En este sentido se atiende lo dispuesto por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado y en todo caso se aclara que la estructuración en estudio no tiene supuestos de obra con alcance progresivo.		JURÍDICA
12	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Intervenciones Voluntarias: Para este tipo de clausulas, consideramos oportuno sugerir que para la ejecución de las mismas se dispongan fondeos excepcionales en la subcuenta de interventoría, dado que el silencio del contrato genera dificultades en la aprobación de las mismas por parte del concedente en desarrollo del contrato.	El fondeo de la Subcuenta Interventoría y Supervisión para la ejecución de las Intervenciones Voluntarias se encuentra regulado en el numeral 3.6.2.1 (v) del Apéndice 1 - Parte Especial.		FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
13	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Plazo de Cura para Multas: Consideramos que en virtud de lo señalado en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, no sería aconsejable que se fijaran plazos de cura en multas dado que la ANI no debería despojarse de una competencia legal regulando un procedimiento que es de reserva de ley, todo ello atendiendo el concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Radicación Interna 2157 del 10 de octubre de 2013.</p>	<p>A la fecha, el artículo 86 ley 1474 de 2011, fija el procedimiento para la imposición de multas, sanciones y declaratorias de incumplimiento, norma que consagra de forma expedita el procedimiento pertinente, respetando en todo momento el debido proceso, acorde con los lineamientos constitucionales y jurisprudenciales sobre la materia y con expresado por el Consejo de Estado, Sala de Consulta de Servicio Civil Rad. No. 2157, Consejero Ponente Álvaro Namen V. En concordancia y como consecuencia de lo anterior, la sección 12 del contrato, regula la naturaleza de las multas, el plazo de cura y pago de las multas, así como el procedimiento aplicable ajustándose en todo momento al artículo 86 antes citado, así como a la referida consulta atendida por el Consejo de Estado.</p>		JURÍDICA
14	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Las Actividades Previas deberán ejecutarse a partir de la fecha de suscripción del 19 Acta de Inicio y por el término de 10 meses contados a partir de dicha fecha así: Puesta a disposición de la información. (...):</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto para la entrega de la información se realice a través de la Agencia en su condición de concedente.</p>	<p>En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.</p>		TÉCNICA - JURÍDICA
15	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>A partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio y hasta la entrega de los Aeropuertos, la Aerocivil pondrá a disposición del Concesionario a los funcionarios que hasta esa fecha se han encargado de la administración, explotación comercial, operación y mantenimiento de los Aeropuertos, para</p>	<p>En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.</p> <p>Adicionalmente se ajustará el Contrato en el sentido de eliminar la sufragación de gastos de traslado a cargo del Concesionario.</p>		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>que se celebren reuniones de empalme con los funcionarios del Concesionario, de conformidad con los cronogramas que acuerden las Partes para tal efecto. Dichas reuniones deberán constar en actas en las cuales se debe documentar en forma detallada su desarrollo. A dichas reuniones deberán asistir funcionarios tanto de Aerocivil como de ANI. La documentación antes prevista deberá ser remitida de manera integral al Interventor. Los costos de desplazamiento de los funcionarios de la Aerocivil y de la ANI serán de cuenta del Concesionario:</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto para la entrega de la información y reuniones se canalice y dirija por parte de la Agencia en su condición de concedente y no consideramos oportuno que el concesionario sufrague los costos por desplazamiento de los servidores públicos para atender funciones, dado que cada entidad cuenta con autonomía presupuestal y ello le brinda independencia en estas gestiones que son del resorte público.</p>			

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
16	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la fecha de suscripción del Acta de Inicio, la Aerocivil entregará al Concesionario una actualización del inventario de los bienes muebles e inmuebles que conforman los Aeropuertos y que se incluyen en el Apéndice 8 - Bienes de la Concesión. La Aerocivil no tendrá limitación en cuanto a los bienes que incluyen o excluyen del listado inicial, pero 5 garantiza al Concesionario que los bienes que componen el inventario son los que 6 esencialmente conforman los Aeropuertos y son los mismos que se utilizan para su administración, explotación comercial, operación y mantenimiento:</p> <p>Comentario: La relación contractual del futuro Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto para la entrega de la información se canalice y dirija a través de la Agencia en su condición de concedente.</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
16	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la fecha de suscripción del Acta de Inicio, la Aerocivil entregará al Concesionario una actualización del Apéndice 9 - Contratos de los Aeropuertos y Procesos Judiciales a dicha fecha.</p> <p>Comentario: La relación contractual del futuro Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto para la entrega de la información se canalice y dirija a través de la Agencia en su condición de concedente.</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA
17	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>La Aerocivil, por instrucción del Concedente, iniciará la entrega de los Aeropuertos al Concesionario en forma sucesiva respetando el siguiente orden de entrega: (1) Aeropuerto Benito Salas de Neiva (2) Aeropuerto El Edén de Armenia (3) Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán. La entrega del Aeropuerto Benito Salas deberá iniciarse a más tardar dentro de los cinco (5) Días contados a partir de la fecha de la firma del Acta de Inicio y habrá de concluirla máximo dentro de los quince (15) Días siguientes al inicio de la entrega. Terminada la entrega del primer Aeropuerto se iniciará de inmediato la entrega del segundo la cual deberá concluir a más tardar dentro del término máximo señalado y así hasta que se culmine la entrega del tercer Aeropuerto. El día en que finalice la entrega de los</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>Aeropuertos, dentro del periodo 29 establecido, deberá suscribirse el Acta de Entrega de la Infraestructura sin perjuicios que al finalizar la entrega de cada uno de los Aeropuertos también se suscriba la respectiva Acta de Entrega del correspondiente Aeropuerto. La entrega de los Aeropuertos conlleva la administración del Control de Superficie para lo cual el Concesionario deberá realizar las coordinaciones a que haya lugar con la correspondiente torre de control del Aeropuerto respectivo. El Concesionario será el responsable durante este periodo de acogerse y cumplir los procedimientos que a dicha fecha tenga la Aerocivil hasta que cuente con la aprobación de sus propios procedimientos en los términos del Apéndice 2 - 40 Técnico.</p> <p>Comentario: En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4164 de 2011, las áreas de los aeródromos requeridas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán entregados a título de administración y por tanto la Unidad no entendería por que haría la entrega en tanto que su relación legal es con la ANI y no con el futuro concesionario, todo ello sin perjuicio de apoyar a la Ani en todo el proceso de entrega a su futuro concesionario.</p>			
18	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Los Aeropuertos serán entregados física y materialmente al Concesionario mediante la elaboración de un inventario	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	AERONÁUTICA CIVIL		<p>que indique la existencia material de los bienes efectivamente entregados, luego de lo cual se procederá a suscribir el Acta de Entrega de la Infraestructura en la que se dé cuenta del proceso respectivo. El mencionado inventario hará parte integral del Acta de Entrega de la Infraestructura. En dicha Acta se deberá consignar (i) el estado de las obras contratadas y en ejecución que a la fecha la Aerocivil esté adelantando y que a la fecha no han iniciado su ejecución. En todo caso ambas obras deberán ser terminadas por la Aerocivil o por sus contratistas y en consecuencia serán pagadas por la Aerocivil. En el caso que, en el proceso de entrega, las partes identifiquen algunos bienes que por su naturaleza deben hacer parte de la Concesión, y que no estén en el Apéndice 8 - Bienes de la Concesión, la Aerocivil y el Concesionario los incluirán en el inventario de entrega.</p> <p>Comentario: En virtud del artículo 3 del Decreto Ley 4164 de 2011, las áreas de los aeródromos requeridas por la Agencia Nacional de Infraestructura serán entregados a título de administración y por tanto la Unidad no entendería por que haría parte del inventario de entrega en tanto que su relación legal es con la ANI y no con el futuro concesionario, todo ello sin perjuicio de apoyar a la ANI en tal gestión.</p>	ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
19	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>La Aerocivil cederá al Concesionario los Contratos de los Aeropuertos, en la misma fecha y condiciones que se entregan los Aeropuertos. En todo caso, la cesión de la posición contractual entre la Aerocivil y el Concesionario tendrá efectos a partir de la suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura. En el Acta de Entrega de la Infraestructura se identificará cada uno de los Contratos de los Aeropuertos que se ceden y su estado de ejecución contractual. La cesión de los Contratos de los Aeropuertos se hará sin responsabilidad de la Aerocivil y del Concedente y los liberará por completo de su responsabilidad. En consecuencia, a partir de la cesión, el Concesionario asumirá la totalidad de los derechos y obligaciones emanadas de los Contratos de los Aeropuertos. Si al momento de la entrega de los Aeropuertos o luego de ésta, llegaren a aparecer Contratos de los Aeropuertos que estuvieren vigentes y en ejecución al momento de dicha entrega, el Concesionario y la Aerocivil acordarán la forma de efectuar la cesión de estos Contratos por parte de la Aerocivil y en favor del Concesionario.</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto de cesión de los contratos lo haría la Unidad a la Agencia para que esta posteriormente los ceda en su</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			condición de concedente.			
20	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Dentro del proceso de entrega de los Aeropuertos, la Aerocivil deberá entregar al Concesionario el original de los Contratos de los Aeropuertos o de las copias de los mismos que obren en su poder. La no existencia de documentos que soporten la existencia del respectivo contrato de los Aeropuertos no impedirá la cesión del mismo y será responsabilidad del Concesionario proceder, luego de la suscripción del Acta de Entrega de la infraestructura, a documentar la relación contractual con el respectivo contratante cedido. La entrega física de los Contratos de los Aeropuertos incluye la entrega, si existiere alguno, del expediente con que cuenta la Aerocivil y que incluye la historia documental del contrato.</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto de cesión y entrega de los contratos es a través de la Agencia en su condición de concedente.</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA
21	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>La entrega física de los Contratos de los Aeropuertos incluye la entrega, si existiere alguno, del expediente con que cuenta la Aerocivil y que incluye la historia documental del contrato.</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			consideramos que el conducto de cesión y entrega de los contratos es a través de la Agencia en su condición de concedente.			
22	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Terminación Contratos de Comodato. Los Contratos de Comodato que hacen parte de los Contratos de los Aeropuertos y que no tengan como comodatario a una Autoridad de Seguridad, podrán ser terminados por el Concesionario si éste así lo considera conveniente.</p> <p>Comentario: Consideramos que no sería viable que se deje a discrecionalidad del futuro Concesionario terminar los contratos de comodato que la Aerocivil hubiere celebrado, por cuanto los mismos deben respetarse y honrarse en los términos y condiciones que la Unidad le ceda a la Agencia en su condición de concedente, dado que tal discrecionalidad podría generar un daño antijurídico a los intereses de las Entidades Públicas (ANI/AEROCIVIL).</p>	El Concesionario se subrogará en los derechos y obligaciones de la Aerocivil. En tal sentido, el Concesionario podrá dar por terminado los contratos de comodato en los términos y condiciones que se hubieren pactado en los mismos.		JURÍDICA
23	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Respecto de los Contratos de los Aeropuertos que, al momento de la entrega, se encuentren en litigio, y que se enumeran en el Apéndice 9 - Contratos de los Aeropuertos y Procesos Judiciales, la Aerocivil como parte del proceso de entrega de los Aeropuertos, hará la cesión de los derechos litigiosos sobre los mismos. (...)</p> <p>Comentario: La relación contractual del Concesionario es con la Agencia y por tanto consideramos que el conducto de cesión se efectuará a través de la Agencia en su condición de concedente.</p>	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
24	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	<p>Intervenciones Voluntarias. a) Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de ejecutar las intervenciones en las condiciones y plazos previstos en el Contrato, éste podrá desarrollar Intervenciones Voluntarias a su entera cuenta y riesgo, tanto en la etapa de administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación y modernización, sin que ello implique una variación en la Retribución, y en todo caso, previa aprobación de tales Intervenciones Voluntarias por parte de la ANI y el Interventor.</p> <p>Comentario: Este tipo de cláusulas consideramos se deberían armonizar con lo señalado en el Concepto emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Radicación Interna 2148 del 23 de agosto de 2013.</p>	De acuerdo con la sección del Contrato que regula las Intervenciones Voluntarias éstas corren por cuenta y riesgo del Concesionario y en todo caso se aclara que la estructuración en estudio no tiene supuestos de obra con alcance progresivo.		JURÍDICA
25	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Se recomienda se precise con total claridad la obligación del concesionario en cuanto a cumplir con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Anexos OACI y los procedimientos internos expedidos por la Autoridad Aeronáutica aplicables a los contratos de concesión, en donde se identifiquen con total claridad frente a la obligación contractual precisa e identificable desde el punto de vista técnico a desarrollar.	La obligación a la que hace referencia la Aerocivil se encuentra claramente expresa en el contrato de concesión en el acápite 11.9 "Otras Obligaciones del Concesionario", numeral 64 establece que es obligación del concesionario "Cumplir con el RAC, las normas que los modifiquen, adicione o sustituyan así como las circulares reglamentarias y demás actos expedidos por la Aerocivil, con cargo a sus recursos. Lo anterior implica que todo lo relativo al proceso de obtención de la Certificación del Aeropuerto incluida la implementación de su propio SMS, correrá por cuenta del Concesionario, sin perjuicio de las funciones propias de la Aerocivil respecto de tal proceso."		TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
26	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Actualización de Inventarios (bienes muebles e inmuebles)- Consideramos que frente a esta obligación se exija al concesionario replicar copia de sus informes a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil dado que al momento de la reversión de la concesión y de la Infraestructura a la Unidad las dos entidades deben manejar una información unificada y consolidada de la realidad de la ejecución del contrato de concesión.	La Entidad se encuentra estudiando su observación, en caso de considerarlo pertinente hará los ajustes del caso.		JURÍDICA
27	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Creación de Nuevos Servicios y Estructura Tarifaria. Consideramos que dado que esta facultad contractual esta ligada a una facultad de regulación que le es propia a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la llamada a identificar si ese nuevo servicio a explotar por parte del futuro concesionario es viable su cobro es a la Unidad, dado que si el mismo es inherente y se paga con cargo a la estructura tarifaria cedida al explotador del aeropuerto sería la Unidad la llamada a realizar sus opiniones a la Agencia Nacional de Infraestructura a efectos de que en su condición de concedente proceda en consecuencia.	Los servicios a que se refiere la observación, de acuerdo con la sección 3.2 (b) del contrato hacen referencia a servicios no asociados a ingresos regulados. En consecuencia, será la ANI quien de acuerdo con el procedimiento allí establecido determine si hay lugar al cobro de tales servicios, en la medida que estos no se encuentran contenidos en la estructura tarifaria prevista en la Resolución que habrá de expedir la Aerocivil en ejercicio de sus competencias.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
28	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL	2014-409-008279-2 (21/02/2014)	Finalmente, y dado que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura como entidades hermanas del sector transporte, trabajan de manera coordinada bajo los principios orientadores de la función pública, considera este Despacho que salvo mejor opinión al respecto, la entrega de la infraestructura, la cesión de contratos de comodato, arrendamiento e información requerida, para el desarrollo de los futuros contratos de concesión, el mecanismo sería que la Unidad entrega esta información a la ANI y la acompaña en todo el proceso corresponda para que ésta a su vez y en su condición de concedente adelante la gestión que le corresponde como contratante, por cuanto consideramos que la relación que tendrá la Aerocivil con los futuros explotadores de los aeropuertos a concesionar será la de autoridad aeronáutica, por lo que no considera viable que dentro de la etapa precontractual y contractual se le incluya con los futuros concesionarios, dado que este es un asunto de reserva legal encomendado a la ANI conforme a lo señalado en los Decretos Ley 4164 y 4165 de 2011.	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.		TÉCNICA - JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
29	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	De conformidad con lo señalado en el numeral "1.5 <i>DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL Y VIGENCIAS FUTURAS PARA EL MÓDULO 2</i> " del Proyecto de Pliego de Condiciones, el presupuesto estimado para el Módulo 2, corresponde a "El porcentaje correspondiente al cien por ciento (100%) del valor de las vigencias futuras, que son: DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS NUEVE MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL SETECIENTOS OCHENTA Y SIETE PESOS CONSTANTES (\$283.309.251.787)". No obstante, el mismo numeral establece que "la ANI cuenta con autorización para comprometer cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de Vigencias Futuras en su presupuesto de gastos de inversión por los montos máximos que se detallan a continuación" y menciona que la sumatoria de las Vigencias Futuras discriminadas para los años 2016, 2018, 2021, 2023, 2026 y 2028, ascienden a \$283.009.251.786, lo cual representa una diferencia de \$300.000.001 por encima de las vigencias aprobadas por el CONFIS. Por favor aclarar cuál es el valor correcto de las Vigencias Futuras a tener en cuenta en el presente procesos de selección.	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	PROYECTO 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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
30	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	De acuerdo con lo señalado por el Pliego de Condiciones en su numeral "1.10 RÉGIMEN LEGAL DE LA LICITACIÓN PÚBLICA Y DEL CONTRATO", "El marco legal de la presente Licitación Pública y del Contrato que se derive de su Adjudicación, está conformado por la Constitución Política, las Leyes de la República de Colombia, en especial por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, Decreto Ley 019 de 2012 y 1508 de 2012, incluidos sus decretos reglamentarios, los Códigos Civil y de Comercio, y demás normas concordantes. Dichas normas, así como las demás que resulten pertinentes, de acuerdo con la Ley, se presumen conocidas por todos los Oferentes". No obstante, a la fecha de publicación del Pliego de Condiciones, ya había entrado en vigencia la Ley 1682 de 2013 -Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias-, disposición normativa ésta que establece en su artículo 4º, numeral 8º: "Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por: ... 8. <u>La infraestructura aeronáutica y aeroportuaria destinada a facilitar y hacer posible la navegación aérea</u> " (Subrayado, cursiva y negrilla fuera de texto). Por ello, se solicita incluir de manera expresa, dentro del régimen legal de la Licitación Pública y del(los) contrato(s) dicha normatividad.	Se atenderá su observación.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
31	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral "2.2. <i>CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN</i> ", establece como fecha de Apertura de la Licitación, el día 13 de marzo de 2014, y como fecha de Cierre de la misma, el día 23 de mayo de 2014, lo cual representa tan solo dos (2) meses y once (11) días calendario para preparar las propuestas. Dada la gran cantidad de información técnica publicada por la ANI, y teniendo en cuenta que a la fecha no se ha podido obtener respuesta de la entidad, en relación con el acceso a la información de la información que reposa en el cuarto de datos, así como tampoco en cuanto al procedimiento para la autorización y coordinación para la visita a los aeropuertos, se solicita atentamente a la ANI, ampliar el plazo de la Licitación, con el fin de asegurar la pluralidad de oferentes, el derecho de concurrencia y asegurar la debida diligencia de los proponentes, que haga efectiva la distribución y asunción de riesgos del proceso y de los contratos. No se entiende cómo desde la fecha de conformación de la lista corta (31 de octubre de 2013), hasta la publicación del proyecto de pliego de condiciones, corrieron tres (3) meses y diez (10) días, pero tan solo se conceden por parte de la ANI, 10 días hábiles para para pronunciarse sobre 95 archivos técnicos, jurídicos, financieros, entre otros, publicados en el SECOP, sin contar claro está, con los documentos que reposan en el cuarto de datos del proceso. Por lo anterior, de la manera más atenta, y	Con la publicación del pliego de condiciones definitivo la entidad fijará el plazo de presentación de ofertas y el cronograma del proceso de selección, de acuerdo con lo establecido en el numeral 5 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 que establece "El plazo de la licitación, entendido como el término que debe transcurrir entre la fecha a partir de la cual se pueden presentar propuestas y la de su cierre, se señalará en los pliegos de condiciones, de acuerdo con la naturaleza, objeto y cuantía del contrato."	PROYECTO 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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			totalmente justificado, se solicita ampliar los términos de la Licitación, a efectos de posibilitar un real y concienzudo análisis de los pliegos de condiciones y demás documentos que lo integran.			
32	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Así mismo, el actual numeral "2.2. CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN", establece como fecha límite para expedición de Adendas, el día 20 de mayo de 2014 y como fecha de Cierre de la Licitación, el día 23 de mayo de 2014, lo cual vulnera las previsiones normativas contenidas en la Ley 1474 de 2011, especialmente lo señalado por el artículo 89 de la referida Ley, por el cual se modificó el inciso 2° del numeral 5° del artículo 30 de la Ley 80 de 1993. Nótese que en todo caso, el artículo 62 del Código de Régimen Político y Municipal, establece que: <i>"En los plazos de días que se señalen en las leyes y actos oficiales, se entienden suprimidos los feriados y de vacantes, a menos de expresarse lo contrario. Los de meses y años se computan según el calendario; pero si el último día fuere feriado o de vacante, se extenderá el plazo hasta el primer día hábil"</i> . Lo anterior, máxime cuando además de la previsión legal, el pliego establece en el literal c) del numeral "2.3.3. Adiciones y modificaciones al Pliego de Condiciones", que: <i>"La ANI podrá expedir Adendas en cualquier momento desde la fecha de apertura de la Licitación Pública siempre que estas no se expidan dentro de los tres (3) Días Hábiles anteriores a la</i>	En los términos previstos en la sección del Cronograma de la Licitación Pública, las fechas indicadas podrán variar de establecerlo así la ANI, de acuerdo con la ley y con las condiciones previstas en el Pliego de Condiciones para la prórroga de los plazos de la Licitación Pública, modificación que se hará mediante Adenda que será publicada en los términos del acápite Publicidad y Comunicación de este Pliego de Condiciones o mediante Aviso si se trata de etapa de Proyecto de Pliegos de Condiciones.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	PROCEDIMENTAL

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p><u>Fecha de Cierre del mismo.</u> La publicación de las adendas se hará en los días hábiles, entre las 7:00 a.m. y las 7:00 p.m.". Se encuentra entonces, que entre el 20 de mayo y el 23 de mayo, tan solo hay dos (2) días hábiles, esto es, el 21 y el 22. Por lo anterior, se deberá ajustar el Cronograma de la Licitación.</p>			
33	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	De la misma manera, el actual numeral "2.2. CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN", establece en sus dos (2) últimas filas, una referencia <i>-al parecer errada-</i> , a los Requisitos de perfeccionamiento y ejecución y al Pago del Contrato. Por favor verificar, o determinar si se refiere a la fecha de suscripción del(los) contrato(s) y de cumplimiento de requisitos de perfeccionamiento y ejecución.	Las dos últimas filas del Cronograma de la Licitación, se refieren a la fecha de requisitos de perfeccionamiento y ejecución y pago del contrato, exigidas por el artículo 34 del Decreto 1510 de 2013.	PROYECTO 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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
34	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El literal e) del numeral "3.8.6 <i>Características Particulares</i> " del Pliego de Condiciones, señala que "El valor asegurado para el módulo 2 corresponderá al diez por ciento (10%) de la disponibilidad presupuestal y vigencias futuras indicado en el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones"; no obstante lo anterior, se debe ajustar la redacción y referencia cruzada, toda vez que en la actualidad, el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones hace referencia a la "Consulta del Pliego de Condiciones e Información" más no a valores de disponibilidad presupuestal y vigencias futuras. Adicionalmente, debemos mencionar, en cuanto a los valores de disponibilidades y/o vigencias futuras y/o delimitación de la oferta económica y/o presupuesto estimado, que el numeral 1.5 del Pliego, solo hace referencia al Módulo 2, pero nada dice del Módulo 1. Se entiende que el esquema financiero del Módulo 1 es distinto al previsto para el Módulo 2, más sin embargo, a efectos de determinar los amparos requeridos, se hace necesaria y pertinente tal precisión. El literal d) del numeral "3.8.6 <i>Características Particulares</i> " del Pliego de Condiciones, sí hace referencia al presupuesto oficial estimado del Módulo 1. Se sugiere que el numeral 1.5 se refiera a los presupuestos estimados para cada uno de los dos (2) módulos que integran la Licitación.	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	PROYECTO 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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
35	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>El numeral 4.2.1 del numeral "4.2. OFERTA TÉCNICA", establece que: "La Oferta Técnica consistirá en el ofrecimiento de contratar dentro de la estructura de personal del Proyecto que constituye cada uno de los módulos objeto del presente proceso licitatorio, personal calificado y no calificado <u>procedente de la zona de influencia del mismo, entendida únicamente para estos efectos como los municipios afectos al mencionado Proyecto.</u> Dicho ofrecimiento formará parte de las obligaciones del contrato y su cumplimiento será verificado y certificado por la Interventoría del mismo".</p> <p>Sobre el particular, se pregunta: 1. Qué debe entenderse por municipios afectos al mencionado proyecto? Lo anterior, habida cuenta de que para el caso de los aeropuertos de Popayán y Neiva, los mismos se encuentran ubicados en jurisdicción de los mismos municipios mencionados, mientras que para el caso del Aeropuerto "Ernesto Cortissoz de Barranquilla" y "El Edén de Armenia", si bien presta sus servicios a las ciudades mencionadas, los mismos está ubicado en jurisdicción de los Municipios de Soledad y no de Barranquilla, y de La Tebaida y no de Armenia. 2. Cuál es el mecanismo válido y objetivo para acreditar y/o verificar en su debido momento, que en efecto este personal es originario o procedente de la zona de influencia del proyecto? se pensaría que una certificación expedida por el alcalde municipal, lo cual puede ser un</p>	<p>Los requerimientos para la oferta técnica dentro del proceso de selección relativo a este Proyecto, son considerados por la entidad como suficientes para determinar criterios de adjudicación, independientemente de que dichos criterios puedan ser verificables también posteriormente en la ejecución del futuro contrato que se celebre. Una vez seleccionado el Oferente la Entidad verificará que cumpla con todos los compromisos adquiridos en su propuesta, entre ellos la oferta técnica, para lo cual empleará los mecanismos que considere pertinentes para validarlos a través del interventor y supervisor del contrato. En caso contrario, la Entidad hará exigible las cláusulas contractuales que regulan el incumplimiento.</p> <p>Se entenderán por municipios afectos al Proyecto a:</p> <p>Aeropuerto Ernesto Cortissoz: Municipios de Barranquilla, Soledad y Malambo</p> <p>Aeropuerto Guillermo León Valencia: Municipio de Popayán</p> <p>Aeropuerto Benito Salas Vargas: Municipio de Neiva Aeropuerto El Edén: Municipios Armenia y La Tebaida.</p> <p>Respecto al mecanismo para certificar que el personal contratado reside habitualmente en la zona de influencia del Proyecto, éste se establece en el Apéndice 6 del Contrato de Concesión.</p>	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>foco de corrupción y/o politiquería en desmedro de los derechos de quien quiera acceder a un empleo en dichos aeropuertos. No obstante, se solicita que sólo se exija el requisito del cumplimiento de la Oferta Técnica en cuanto a contratación de personal cualificado y no cualificado en el caso de que las condiciones del mercado laboral lo permitan.</p> <p>Ahora bien, resulta que la Oferta técnica como está planteada, revestirá únicamente una manifestación de los proponentes, de que en efecto contarán con personal calificado y no calificado procedente de la zona de influencia del(los) proyecto(s), más no se observa dentro del contrato, mecanismo alguno de verificación. Quiere decir ello, que de entrada, seguramente todos los proponentes vamos a tener 100 puntos por este concepto, lo cual no estimula la competencia. Manifestamos expresamente que no nos oponemos a que al Concesionario le sea impuesta una obligación de contratar personal de la zona de influencia, más no, que sea éste un criterio (no técnico) para asignar un puntaje (hasta 100 puntos – numeral 6.5.1) sobre el que a la postre, ni existe mecanismo de verificación, ni comporta per sé una real y evidente oferta técnica; se pregunta entonces, qué tiene de técnico prometer personal de la zona de influencia? No podría pensarse acaso que ese requisito podría ser incluso inconstitucional al</p>			

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			vulnerar el principio constitucional de igualdad comprometiendo una ponderación de puntaje a este requisito? Se agradece entonces a la ANI aclarar este punto, y estudiar la posibilidad de definir una oferta verdaderamente técnica. Así mismo, con base en estas precisiones, se solicita precisar el cuadro de ponderación del numeral 6.5.1, que menciona "personal de la zona de influencia del proyecto".			
36	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral "4.3.2. PARA EL MÓDULO 2 – Aeropuertos Zona Sur Occidente" del numeral "4.3. OFERTA ECONÓMICA", hace referencia al numeral 1.6 del Pliego de Condiciones en punto de las Vigencias Futuras. Sin embargo, como se mencionaba antes, este numeral 1.6 del Pliego hace referencia a la "Consulta del Pliego de Condiciones e Información". Por favor aclarar y corregir la concordancia y referencia cruzada.	Se atenderá su observación.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA
37	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Por favor corregir las referencias cruzadas erradas, obrantes a numerales 6.5.2 y 6.5.3 del Pliego de Condiciones. Aparece en ambos casos, referenciado como "y cada uno de los requisitos señalados en los numerales 0 y ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia. de este Pliego de Condiciones".	Se atenderá su observación.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA
38	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-	En relación con los estudios y conceptos disponibles en el Cuarto de Información de Referencia, el texto dice que "no hacen parte del Pliego de Condiciones ni del Contrato", y que "la ejecución del Contrato	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del	PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES /SECCIONES 1.8.2 // Líneas 15 a 23 y	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		008686-2 (25/02/2014)	<p><i>se registrará íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones”.</i></p> <p>En este contexto, de cara a la preparación adecuada de una oferta ajustada, se observa la falta de cierta información que se entiende, debería formar parte del Pliego de Condiciones, del Contrato o sus Anexos, entre otras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Información detallada y trazable de la planta de personal de los aeropuertos: la información provista carece de información relevante (como los niveles salariales) así como de información que permita verificar efectivamente la pertenencia de cada uno de los empleados a los diferentes centros de trabajo. - Información sobre los contratos de servicios existentes en el aeropuerto: en el anexo 9 se da información sobre esos contratos. Sin embargo, en el caso del contrato del módulo 1 (Ernesto Cortíssoz), ese anexo viene vacío, y en el caso del módulo 2 (Sur-Occidente), viene una tabla resumen de los contratos, pero no hay acceso a los contratos en originales para poder hacer una valoración independiente de los mismos, y evaluar los riesgos asociados. 	<p>Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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. Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>	1.8.3 / Líneas 43 a 46	

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
39	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>El texto dice: <i>"La fecha marcada como hito para el cumplimiento de la Certificación será el 31 Diciembre de 2016"</i>.</p> <p>Se Pregunta:</p> <p>a. ¿Qué tipo de penalización para el Concesionario sería aplicable en caso de no cumplirse este requisito?</p> <p>b. Teniendo en cuenta la importancia que tienen en este proceso las labores de revisión y supervisión por parte de la Autoridad Nacional de Supervisión (Aerocivil) y la incidencia que cualquier retraso por su parte puede tener en los plazos de entrega comprometidos, ¿sería aplicable esa penalización si el no cumplimiento fuera debido a motivos no atribuibles al Concesionario?.</p>	<p>Respecto de la observación del literal a. es preciso advertir que de acuerdo con el Contrato de Concesión la obligación del Concesionario resulta ser la de adelantar las actuaciones tendientes a obtener la certificación, no a obtenerla, por lo que si no la obtuviera su actuación constituiría un evento eximente de responsabilidad. Ahora, si el Concesionario no adelanta las actuaciones que se requieren para obtener tal certificación, dicha conducta se enmarcaría dentro del incumplimiento de las obligaciones sancionables en los términos establecidos en el Contrato. Respecto de la observación del literal b. debe seguirse la regla de evento eximente de responsabilidad conforme se ha expuesto anteriormente.</p>	<p>AEROPUERTO DE ERNESTO CORTISSOZ - CONTRATO DE CONCESIÓN, APÉNDICE 2 /SECCIÓN 3.11.2/ Líneas 19 a 20; y AEROPUERTOS DE SUR OCCIDENTE - CONTRATO DE CONCESIÓN, APÉNDICE 2/ SECCIÓN 3.11.2/ Líneas 18 a 24</p>	TÉCNICA
40	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>El texto dice: <i>"El Concesionario, en un periodo de doce (12) meses a partir de la firma del Acta de Inicio, debe implantar y mantener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS),..."</i></p> <p>Se Pregunta:</p> <p>Se entiende que el SMS debe estar implantado dentro de los 12 meses a partir de la firma del Acta de Inicio, y desde ese</p>	<p>Es correcta su interpretación</p>	<p>AEROPUERTO DE ERNESTO CORTISSOZ - CONTRATO DE CONCESIÓN, APÉNDICE 2 /SECCIÓN 3.11.3/ Líneas 25 a 27; y AEROPUERTOS DE SUR OCCIDENTE -</p>	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			momento se deben iniciar las actividades de mantenimiento del mismo. ¿Es correcta esta interpretación?		CONTRATO DE CONCESIÓN, APÉNDICE 2 /SECCIÓN 3.11.3 / Líneas 28 a 30	
41	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>Esta sección, establece que <i>“la concesión no incluye los bienes (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) ni servicios necesarios para la prestación del servicio de control de tráfico aéreo, ni la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las radioayudas aéreas”,</i> excluyendo asimismo <i>“la operación, explotación comercial, adecuación, modernización y/o mantenimiento de las vías de acceso al Aeropuerto ubicadas por fuera de éste”.</i></p> <p>Dada la importancia de asegurar una adecuada capacidad de estos bienes y servicios, consistente con la capacidad operativa de los diferentes componentes del sistema aeroportuario a fin de no limitar la capacidad conjunta del mismo y no generar cuellos de botella que penalicen la operación del aeropuerto, sería muy importante conocer los planes de desarrollo/inversiones previstos para esta infraestructura excluida de la concesión (navegación aérea y vías de acceso al aeropuerto ubicadas fuera de éste) por las respectivas entidades responsables de</p>	<p>Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no</p>	AEROPUERTO DE ERNESTO CORTISSOZ - CONTRATO DE CONCESIÓN /SECCIÓN 2.2Actividades expresamente excluidas de la Concesión / Líneas 22 a 53	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			dichos bienes y servicios.	complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI. Finalmente los servicios de navegación aérea, que son competencia de la Aerocivil, están excluidos de la concesión.		
42	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El texto establece que son asignados al Concesionario riesgos asociados a <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> . Se asume que el concepto de “invasión de los Aeropuertos” comprende básicamente el asentamiento no autorizado de unidades sociales residentes o productivas que no tienen derechos legales respecto a las áreas de terreno de utilidad pública e interés social requeridas para la ejecución del Proyecto.	El Concesionario es quien se encuentra con la tenencia del aeropuerto y por lo tanto lo detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del Contrato pues a éste corresponde la guarda física y jurídica de los bienes de la concesión. En consecuencia es quien debe conocer todos los hechos constitutivos de invasión y dar aviso a las autoridades competentes para que colaboren en la preservación de los intereses del Concesionario.	AEROPUERTO DE ERNESTO CORTISSOZ - CONTRATO DE CONCESIÓN /SECCIÓN 15.2Riesgos asignados al Concesionario / Párrafo (xix) Líneas 35 a 46	TÉCNICA-RIESGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>Se Pregunta:</p> <p>a. ¿Deben considerarse dentro del concepto de "invasión de los Aeropuertos" otro tipo de asentamientos o vulneraciones de dichas áreas de terreno?</p> <p>b. ¿Debe considerarse dentro del concepto de "invasión de los Aeropuertos" la vulneración de las superficies limitadoras de obstáculos asociadas (superficies imaginarias proyectadas sobre partes concretas de esas áreas de terreno de utilidad pública e interés social requeridas para la ejecución del Proyecto, e incluso sobre otros terrenos posiblemente no alcanzados por esa definición) a los componentes de la infraestructura aeroportuaria dentro del alcance de la Concesión?</p>			
43	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	En el caso de que haya ofertas técnicas alternativas que impliquen la adquisición de suelo diferente al contemplado en los Contratos (anexos de "Planes de Intervención"), ¿la ANI pagaría lo que se supere de los montos previstos según lo indicado en el numeral 8.2., letra c) de los Contratos de Concesión tanto de Barranquilla (módulo 1) como de Sur-Occidente (módulo 2)?	En caso de que se acepte y adjudique la oferta técnica alternativa el Concedente se estará a lo dispuesto en el numeral 8.2 lit. c	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 8.2., letra c) y PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES, numeral 5.4.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
44	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	De acuerdo con Apéndice 1 del contrato, tanto del Módulo 1 (Ernesto Cortissoz) como del Módulo 2 (Sur-Occidente), numeral 3.4 e): <i>“La Estructura Tarifaria para la facturación y el recaudo de los Ingresos Regulados, al momento de suscripción del Contrato corresponde a las Tarifas aprobadas por la Aerocivil mediante Resolución [incluir la resolución].”</i> Se Pregunta: a. ¿Se refiere el texto a una resolución existente (cuál), o está previsto que se publique una nueva? b. En el segundo caso, ¿cuál sería la fecha de publicación estimada?	El texto del proyecto de contrato hace referencia a una nueva resolución, que será publicada por la ANI una vez sea expedida por la Aerocivil.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 3.4., letra e)	TÉCNICA-FINANCIERA
45	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Según el Apéndice 1 del contrato, tanto del Módulo 1 (Ernesto Cortissoz) como del Módulo 2 (Sur-Occidente), numeral 3.4 e): <i>“El valor máximo de las Tarifas de cada una de las tasas, será ajustado a más tardar el 20 de enero de cada año y aplicará para cada año calendario hasta el 19 de enero del año siguiente”. ¿De qué valores se hará depender esta actualización (por ejemplo, IPC, SMLMV, ETC.)?</i>	Las tarifas señaladas en pesos colombianos se ajustarán de acuerdo con el incremento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y las tarifas señaladas en dólares americanos de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor en los Estados Unidos (IPCEU). En ese sentido se realizará el ajuste correspondiente.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 3.4., letra e)	TÉCNICA-FINANCIERA
46	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	¿Cuál es el Valor Presente de los Ingresos Esperados VPIE, tanto para el Módulo 1 como para el Módulo 2?	El Valor Presente de los Ingresos Esperados VPIE se establecerá en los contratos de concesión que serán publicados con los pliegos definitivos.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 1.1	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
47	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Deducciones a las retribuciones: Apéndice 1 a los Contratos tanto del Módulo 1 (Ernesto Cortissoz) como del Módulo 2 (Sur-Occidente), numeral 3.1.4., letra b) inciso vi. Se Pregunta: a. En el punto 1), ¿el 80% mensual estipulado, a qué valor se refiere? b. En el punto 2), ¿el 20% estipulado, a qué valor se refiere?	El numeral 3.1.4, letra b) inciso vi del Apéndice 1 de los Contratos de Concesión se refiere a los límites de deducciones, luego de los cuales la ANI puede dar aplicación a la Sección 13.1 de la Parte General. El 80% corresponde al porcentaje de la deducción por el incumplimiento de los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible y el 20% corresponde al porcentaje de la deducción por el incumplimiento de los Indicadores de Disponibilidad de las Intervenciones.	APÉNDICE 1 DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 3.1.4. , letra b)-vi.	TÉCNICA-FINANCIERA
48	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral "3.11. VINCULACIÓN DE PERSONAL DEL PROGRAMA DE REINCORPORACIÓN A LA VIDA CIVIL", establece que: "El Oferente se compromete a que en caso de salir favorecido con la Adjudicación, vinculará laboralmente al desarrollo del Contrato a mínimo una persona beneficiaria del Programa de Reincorporación a la Vida Civil, para lo cual anexarán a la Propuesta una certificación suscrita por el representante legal del Oferente o el Representante común de la Estructura Plural, la cual se entenderá suscrita bajo la gravedad de juramento, donde se compromete a cumplir con esta obligación". Se pregunta, esta certificación en cuanto a su redacción comprende liberalidad del oferente? O va a existir algún formato estándar que se publicará más adelante como anexo de la Oferta?	A la fecha, no existe formato, por tanto habrá liberalidad en la redacción en cuanto se cumplan los requisitos previstos.	PROYECTO 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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
49	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral "4.3.2. PARA EL MÓDULO 2 – Aeropuertos Zona Sur Occidente", establece que "La oferta económica para este módulo consistirá en un único valor que corresponde al porcentaje del perfil de vigencias futuras señaladas en el numeral 1.6. del Pliego de Condiciones, que solicite el Oferente. La Oferta Económica para ese módulo en ningún caso podrá ser superior al ciento por ciento del perfil de vigencias aprobadas por el Gobierno Nacional so pena de RECHAZO... ". Como se mencionaba en observaciones anteriores, el numeral 1.6 del Pliego de Condiciones no hace referencia a valor alguno, por lo que se requiere corregir la referencia cruzada de la numeración. Adicionalmente, y dadas las consecuencias de rechazo para quien en su oferta supere el 100% del perfil de vigencias aprobadas, se solicita aclaración y corrección en cuanto al valor total y real de las vigencias futuras, que como se dijo anteriormente, entre el valor en letras del presupuesto para el módulo 2 (numeral 1.5) y la sumatoria, ofrece una diferencia de \$300.000.001.	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
50	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>La nota del numeral "4.5. OFERTA DE PARTICIPACIÓN INTEGRAL EN LOS DOS MÓDULOS", establece "NOTA: El Anexo 13 deberá ser diligenciado únicamente por los Oferentes que presenten oferta para los dos módulos que conforman la presente Licitación Pública con el fin de que les sea asignado el puntaje por éste factor de ponderación de acuerdo al procedimiento establecido en el numeral 6.12 del Pliego de Condiciones y se incluirá en el sobre No. 1, en todo caso y en aplicación del principio de primacía de lo sustancial sobre lo formal la NO INCLUSIÓN de este anexo junto con la propuesta NO INVALIDARÁ el puntaje por el factor de participación integral ni será causal de rechazo de la propuesta". No resulta clara esta nota ni su finalidad. Si bien es cierto, debe estarse a la primacía de lo sustancial sobre lo formal, sugerimos que, si lo que la ANI quiere resaltar, es que su no inclusión no invalida el puntaje por el factor de participación integral ni será causal de rechazo de la propuesta, se sugiere incluir al final del texto existente, la expresión, "siempre que el Proponente haya presentado en debida forma junto con su propuesta, los Anexos 5A y 5B". Igualmente, y en concordancia con lo anterior, se solicita precisar el acápite (xviii) del subnumeral iii. del numeral 5.3.1 del Pliego de Condiciones. Ahora, como este Anexo 13, en caso de incluirse, debe entregarse con el Sobre No. 1, se pensaría que ello está previsto para poder vislumbrar</p>	La entidad estudiará su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			desde la evaluación técnica, el otorgamiento de puntaje adicional por oferta integral, podría alguien no presentar el anexo únicamente para destapar sus cartas hasta el final, y otros si abrirlas desde el comienzo. No sería más lógico que este anexo fuera obligatorio, o se presentara con el sobre No. 2? Máxime, que la evaluación se hará por fases, diferenciando claramente las fases 3 (Evaluación propuesta aeropuertos Sur occidente) y 4 (Evaluación propuesta Aeropuerto de Barranquilla).			
51	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral 5.2.4. del Pliego, establece que: <i>"El sobre No. 1 se presentará en un (1) original y una (1) copia además una versión de la misma en medio magnético. La información en medio magnético se deberá incluir en el sobre No. 1. Del sobre No. 2 solamente se requerirá el original que se depositará en la urna correspondiente a más tardar en la Fecha de Cierre".</i> Se pregunta, cuál debe ser el formato de la copia magnética solicitada? Word y Excel? o PDF?	La versión en medio magnético podrá ser en cualquier formato, siempre y cuando sea copia del original para el caso de la documentación del Sobre No. 1. Respecto al Sobre No.2 solo se deberá presentar el original en físico.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
52	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El literal b) del numeral "5.3.4. Sobre No. 2. Oferta Económica", establece que "b) En caso de contradicción entre el contenido de la Oferta Económica (Anexo 5A y/o 5B) presentado de forma física y firmado por el representante legal del Oferente o por el Representante Común en el caso de estructuras plurales, y el contenido en el CD ROM, la ANI preferirá el contenido del formato físico". No obstante, el numeral 5.2.4., establece que: "...Del sobre No. 2 solamente se requerirá el original que se depositará en la urna correspondiente a más tardar en la Fecha de Cierre". Se pregunta, la(s) propuesta(s) económica(s) para uno (1) o los dos (2) módulos, deben presentarse en medio magnético? Si la respuesta es positiva, en que formato? Excel? PDF?. Por favor precisar.	El Sobre No.2 solo se deberá presentar el original en físico. Con respecto al numeral 5.3.4 literal b), la Entidad hará las precisiones del caso para indicar lo señalado en esta respuesta.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA
53	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El día 17 de febrero de 2014, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 301 de 2014, por el cual se modificó el Decreto 1467 de 2012 –reglamentario de la Ley 1508 de 2012-, específicamente en sus artículos 5º y 10º. Se pregunta: Como impactará esta nueva disposición el proyecto que se licita? Especialmente, lo relacionado con el Módulo 2?.	El Decreto 301 de 2014 no impacta la estructura del presente proyecto APP.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES – CONTRATO DE CONCESIÓN	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
54	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>Consideramos que los rangos 2 y 3 del cuadro contenido en el numeral 6.5.1., contienen un error, pues mencionan:</p> <p>“30 % > x > 20 % de personal de la zona de influencia del proyecto 66 PUNTOS 20 % > x > 10 % de personal de la zona de influencia del proyecto 33 PUNTOS”.</p> <p>Entendemos, que la convención correcta y que ofrece mayor claridad para estos rangos, debería ser:</p> <p><30 % x > 20 % de personal de la zona de influencia del proyecto 66 PUNTOS <20 % x > 10 % de personal de la zona de influencia del proyecto 33 PUNTOS.</p> <p>Se sugiere ajustar.</p>	Las convenciones y los rangos definidos en el numeral 6.5.1 del Proyecto del Pliego de Condiciones son correctos. No se acepta su sugerencia.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	TÉCNICA
55	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral 7.3.1., establece que “ <i>Dentro de los treinta (30) Días siguientes a la Adjudicación de la Licitación Pública, el Adjudicatario deberá constituir un SPV para la suscripción del Contrato de Concesión. El SPV deberá ser una sociedad comercial por acciones de nacionalidad colombiana, cuyo único objeto sea la suscripción y ejecución del Contrato de Concesión</i> ”. Se pregunta entonces, si la composición accionaria que debe reflejarse en la constitución del SPV, debe corresponder con la misma composición porcentual presentada en la Estructura Plural, por las personas naturales / jurídicas integrantes de la misma?.	Su entendimiento es el correcto. La composición accionaria del SPV debe ser conforme a la composición de la estructura plural presentada en la oferta y lo establecido en el acuerdo de permanencia.	PROYECTO 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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
56	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Respecto del "APÉNDICE 9 - CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES", en relación con el Aeropuerto "El Edén de Armenia", se pone de presente la existencia de veintiocho (28) contratos de arrendamiento, de los cuales los identificados conforme a los numerales 1, 7, 8, 12, 13, 15 y 20 ya se encuentran vencidos, y los identificados con los numerales 2, 9, 11, 16 y 18, vencerán durante el trámite de la presente Licitación. En la medida en que no se ha entregado información física de dichos contratos (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del procesos de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta en relación con los primeros: 1) fueron objeto de prórroga?; 2) Cuál es el valor mensual del canon de arrendamiento? 3) cuales son las condiciones contractuales previstas? 4) Corresponden a contratos de arrendamiento de inmuebles comerciales o se rigen bajo las disposiciones de la contratación estatal? 5) La Aerocivil en su debido momento solicitó la terminación de dichos contratos por vencimiento del plazo?.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos.	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.		
57	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Así mismo, respecto del mismo Aeropuerto El Edén, se evidencia la existencia de diez (10) Contratos de Comodato, de los cuales los identificados con los numerales 5 del primer cuadro y 1 del segundo cuadro, se encuentran vencidos; los identificados con los numerales 2, 7 y 8 del primer cuadro y 2 del segundo cuadro, se refieren con información no disponible. En la medida en que no se ha entregado información física de dichos contratos (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del procesos de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta en relación con los primeros: 1) fueron objeto de prórroga?; 2) cuales son las condiciones contractuales previstas? 3) La Aerocivil en su debido momento solicitó la terminación de dichos contratos por vencimiento del plazo?4) Estos contratos a la fecha subsisten, así sea de hecho?5) Cuales son las áreas entregadas en comodato?.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		
58	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	<p>2014-409-008465-2 (24/02/2014)</p> <p>2014-409-008686-2 (25/02/2014)</p>	<p>De igual manera, respecto del mismo Aeropuerto El Edén, se evidencia la existencia de dos (2) Convenios Interadministrativos, de los cuales el identificado con el numeral 1, se encuentra vencido. En la medida en que no se ha entregado información física de dichos contratos (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del proceso de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta en relación con este convenio: 1) fue objeto de prórroga?; 2) cuales son las condiciones contractuales previstas? 3) Este Convenio a la fecha subsiste, así sea de hecho?5) Cuales son las áreas entregadas en virtud de los 2 Convenios Interadministrativos? El segundo Convenio (Ambos suscritos con la CAR Quindío) se refiere a las mismas áreas del primero ya vencido?</p>	<p>Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>teniendo a disposición los precalificados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		
59	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>También, respecto del mismo Aeropuerto El Edén, se evidencia la existencia de dieciocho (18) procesos judiciales en los cuales la Aeronáutica Civil es parte, por activa o por pasiva, relacionados principalmente con acciones judiciales constitucionales, laborales, contractuales, ejecutivas, de restitución, de reparación directa y de nulidad y restablecimiento del derecho. No obstante, se considera que los procesos judiciales en curso, en los cuales la Aeronáutica Civil toma parte por activa o por pasiva, y en los cuales se discuten situaciones indemnizatorias, de reconocimiento de derechos y/o declaratorias de nulidad de actos o actuaciones administrativas, no deben ser asumidos por el Concesionario que resulte</p>	<p>De acuerdo con el numeral 5.1 (x) del Contrato de Concesión, el Concesionario tendrá la opción de aceptar la cesión de aquellos litigios por hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del Contrato, incluyendo demandas o actuaciones iniciadas con posterioridad a dicha suscripción pero ocasionadas en hechos anteriores a la misma. En este evento la totalidad de los costos, costas y cualquier otra erogación generados por la asunción de tales actuaciones, salvo los honorarios de los apoderados originales, correrán por cuenta del Concesionario. Así las cosas, si el Concesionario opta por aceptar la cesión de los contratos es preciso recordar que asume su posición como cesionario de una entidad pública y en tal sentido la jurisdicción de lo contencioso continuaría siendo la competente para conocer de la actuación.</p> <p>Los honorarios de los apoderados hasta el momento de la aceptación de la cesión de los derechos litigiosos por parte del Concesionario serán de cargo de la Aerocivil.</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>adjudicatario del Contrato de Concesión que por esta Licitación se busca adjudicar; ello, no solamente por la incertidumbre que tales procesos implican, sino porque además se está discutiendo en sede judicial, situaciones ocurridas con anterioridad a la adjudicación del Contrato en las cuales, ni el Concesionario ha participado, y en muchos de los casos, las resultas implicarán decisiones para la Aerocivil en su condición de Titular de las infraestructuras aeroportuarias. Por ello, se solicita que la cesión de derechos litigiosos y sustitución procesal pretendida sobre la totalidad de los procesos judiciales en curso, se realice, por activa o por pasiva según corresponda, a la ANI en su condición de concedente. No puede olvidarse en todo caso, la jurisdicción y competencia para conocer de estos procesos, los cuales en su mayoría son de conocimiento de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en la cual no podría actuar un particular.</p>	<p>Los efectos favorables o desfavorables de las decisiones, sentencias o cualquier otro resultado derivado de los procesos o actuaciones que hayan sido aceptados por el Concesionario deberán ser asumidos por éste, en consecuencia, el Concesionario asumirá en forma íntegra la responsabilidad que se derive del proceso judicial o actuación con respecto al cual se hayan cedido los derechos litigiosos y renuncia expresamente a cualquier reclamación o demanda, de cualquier naturaleza, contra el Concedente y/o la Aerocivil por los pagos o indemnizaciones a que haya lugar dentro del mencionado proceso o actuación.</p> <p>Tratándose de actuaciones presentadas con ocasión de hechos posteriores a la suscripción del Contrato, el Concesionario está obligado a asumir tales procesos y la totalidad de las erogaciones derivadas de ellos.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
60	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>Respecto del "APÉNDICE 9 - CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES", se observa que en relación con el Aeropuerto "Benito Salas Vargas de Neiva", existen nueve (9) contratos de arrendamiento, los cuales se encuentran vencidos. Se pregunta existen contratos de arrendamiento vigentes? Existen Comodatos vigentes? Existen Convenios Interadministrativos Vigentes? En la medida en que no se ha entregado información física de contratos (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del procesos de selección.</p> <p>Así mismo, respecto del mismo Aeropuerto Benito Salas de Neiva, se evidencia la existencia de dieciséis (16) procesos judiciales en los cuales la Aeronáutica Civil es parte, por activa o por pasiva, relacionados principalmente con acciones judiciales constitucionales, contractuales, ejecutivas, de restitución, de reparación directa y de nulidad y restablecimiento del derecho, así como tres (3) procesos en vía gubernativa. No obstante, se considera que los procesos judiciales en curso, en los cuales la Aeronáutica Civil toma parte por activa o por pasiva, y en los cuales se discuten situaciones indemnizatorias, de reconocimiento de derechos y/o declaratorias de nulidad de actos o actuaciones administrativas, así como el</p>	<p>Respecto de los contratos aplica la misma respuesta dada a la pregunta No. 57.</p> <p>En relación con los litigios, de acuerdo con el numeral 5.1 (x) del Contrato de Concesión, el Concesionario tendrá la opción de aceptar la cesión de aquellos litigios por hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del Contrato, incluyendo demandas o actuaciones iniciadas con posterioridad a dicha suscripción pero ocasionadas en hechos anteriores a la misma. En este evento la totalidad de los costos, costas y cualquier otra erogación generados por la asunción de tales actuaciones, salvo los honorarios de los apoderados originales, correrán por cuenta del Concesionario. Así las cosas, si el Concesionario opta por aceptar la cesión de los contratos es preciso recordar que asume su posición como cesionario de una entidad pública y en tal sentido la jurisdicción de lo contencioso continuará siendo la competente para conocer de la actuación.</p> <p>Los honorarios de los apoderados hasta el momento de la aceptación de la cesión de los derechos litigiosos por parte del Concesionario serán de cargo de la Aerocivil.</p> <p>Los efectos favorables o desfavorables de las decisiones, sentencias o cualquier otro resultado derivado de los procesos o actuaciones que hayan sido aceptados por el Concesionario deberán ser asumidos por éste, en consecuencia, el Concesionario asumirá en forma íntegra la responsabilidad que se derive del proceso judicial o actuación con respecto al cual se hayan cedido los derechos litigiosos y renuncia expresamente a cualquier reclamación o demanda, de cualquier naturaleza, contra el Concedente y/o la Aerocivil por los pagos o indemnizaciones a que haya lugar dentro del mencionado proceso o actuación.</p> <p>Tratándose de actuaciones presentadas con ocasión de hechos posteriores a la suscripción del Contrato, el Concesionario está obligado a asumir tales procesos y la totalidad de las erogaciones</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>agotamiento de la otrora denominada vía gubernativa, no deben ser asumidos por el Concesionario que resulte adjudicatario del Contrato de Concesión que por esta Licitación se busca adjudicar; ello, no solamente por la incertidumbre que tales procesos implican, sino porque además se está discutiendo en sede judicial, situaciones ocurridas con anterioridad a la adjudicación del Contrato en las cuales, ni el Concesionario ha participado, y en muchos de los casos, las resultas implicarán decisiones para la Aerocivil en su condición de Titular de las infraestructuras aeroportuarias. Ello, sin contar con las actuaciones que deben realizarse en vía gubernativa. Por ello, se solicita que la cesión de derechos litigiosos y sustitución procesal pretendida sobre la totalidad de los procesos judiciales en curso, se realice, por activa o por pasiva según corresponda, a la ANI en su condición de concedente. No puede olvidarse en todo caso, la jurisdicción y competencia para conocer de estos procesos judiciales, los cuales en su mayoría son de conocimiento de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en la cual no podría actuar un particular. Igual ocurre con las actuaciones en vía gubernativa.</p>	<p>derivadas de ellos.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
61	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Respecto del "APÉNDICE 9 - CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES", en relación con el Aeropuerto "Guillermo León Valencia de Popayán", se pone de presente la existencia de ocho (8) contratos de arrendamiento, de los cuales los identificados con los numerales 3, 4, 5, 6 y 7 ya se encuentran vencidos. En la medida en que no se ha entregado información física de dichos contratos (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del proceso de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta en relación con los primeros: 1) fueron objeto de prórroga?; 2) Cuál es el valor mensual del canon de arrendamiento? 3) cuales son las condiciones contractuales previstas?4) Corresponden a contratos de arrendamiento de inmuebles comerciales o se rigen bajo las disposiciones de la contratación estatal?5) La Aerocivil en su debido momento solicitó la terminación de dichos contratos por vencimiento del plazo?.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos.	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.		
62	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Así mismo, respecto del mismo Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán, se evidencia la existencia de un (1) Contrato de Comodato, suscrito con Parques Nacionales, pero respecto del cual se referencia información no disponible en cuanto a su fecha de inicio y terminación. En la medida en que no se ha entregado información física de dicho contrato (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del proceso de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta: 1) fue objeto de prórroga?; 2) cuales son las condiciones contractuales previstas? 3) La Aerocivil en su debido momento solicitó la terminación de dicho contrato por vencimiento del plazo? 4) Este contrato a la fecha subsisten, así sea de hecho? 5) Cuales son las áreas entregadas en comodato?.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		
63	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	<p>2014-409-008465-2 (24/02/2014)</p> <p>2014-409-008686-2 (25/02/2014)</p>	<p>De igual manera, respecto del mismo Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán, se evidencia la existencia de un (1) Convenio Interadministrativo, suscrito con la Policía Nacional, el cual a la fecha, venció. En la medida en que no se ha entregado información física de dicho contrato (documentos contractuales), se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del proceso de selección; no obstante, mientras ello ocurre, se pregunta en relación con este convenio: 1) fue objeto de prórroga?; 2) cuales son las condiciones contractuales previstas? 3) Este Convenio a la fecha subsiste, así sea de hecho? 5) Cuales son las áreas entregadas en virtud del Convenio Interadministrativo?</p>	<p>Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>teniendo a disposición los precalificados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		
64	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>También, respecto del mismo Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán, se evidencia la existencia de ocho (8) procesos judiciales en los cuales la Aeronáutica Civil es parte, por activa o por pasiva, relacionados principalmente con acciones judiciales constitucionales, contractuales, ejecutivas, de restitución, de repetición, constitución de parte civil, de reparación directa y de nulidad y restablecimiento del derecho. No obstante, se considera que los procesos judiciales en curso, en los cuales la Aeronáutica Civil toma parte por activa o por pasiva, y en los cuales se discuten situaciones indemnizatorias, de reconocimiento de derechos y/o declaratorias de nulidad de actos o actuaciones administrativas, no deben ser</p>	<p>De acuerdo con el numeral 5.1 (x) del Contrato de Concesión, el Concesionario tendrá la opción de aceptar la cesión de aquellos litigios por hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del Contrato, incluyendo demandas o actuaciones iniciadas con posterioridad a dicha suscripción pero ocasionadas en hechos anteriores a la misma. En este evento la totalidad de los costos, costas y cualquier otra erogación generados por la asunción de tales actuaciones, salvo los honorarios de los apoderados originales, correrán por cuenta del Concesionario. Así las cosas, si el Concesionario opta por aceptar la cesión de los contratos es preciso recordar que asume su posición como cesionario de una entidad pública y en tal sentido la jurisdicción de lo contencioso continuaría siendo la competente para conocer de la actuación.</p> <p>Los honorarios de los apoderados hasta el momento de la aceptación de la cesión de los derechos litigiosos por parte del Concesionario serán de cargo de la Aerocivil.</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>asumidos por el Concesionario que resulte adjudicatario del Contrato de Concesión que por esta Licitación se busca adjudicar; ello, no solamente por la incertidumbre que tales procesos implican, sino porque además se está discutiendo en sede judicial, situaciones ocurridas con anterioridad a la adjudicación del Contrato en las cuales, ni el Concesionario ha participado, y en muchos de los casos, las resultas implicarán decisiones para la Aerocivil en su condición de Titular de las infraestructuras aeroportuarias. Por ello, se solicita que la cesión de derechos litigiosos y sustitución procesal pretendida sobre la totalidad de los procesos judiciales en curso, se realice, por activa o por pasiva según corresponda, a la ANI en su condición de concedente. No puede olvidarse en todo caso, la jurisdicción y competencia para conocer de estos procesos, los cuales en su mayoría son de conocimiento de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, en la cual no podría actuar un particular.</p>	<p>Los efectos favorables o desfavorables de las decisiones, sentencias o cualquier otro resultado derivado de los procesos o actuaciones que hayan sido aceptados por el Concesionario deberán ser asumidos por éste, en consecuencia, el Concesionario asumirá en forma íntegra la responsabilidad que se derive del proceso judicial o actuación con respecto al cual se hayan cedido los derechos litigiosos y renuncia expresamente a cualquier reclamación o demanda, de cualquier naturaleza, contra el Concedente y/o la Aerocivil por los pagos o indemnizaciones a que haya lugar dentro del mencionado proceso o actuación.</p> <p>Tratándose de actuaciones presentadas con ocasión de hechos posteriores a la suscripción del Contrato, el Concesionario está obligado a asumir tales procesos y la totalidad de las erogaciones derivadas de ellos.</p>		
65	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	<p>2014-409-008465-2 (24/02/2014)</p> <p>2014-409-008686-2 (25/02/2014)</p>	<p>Respecto del "APÉNDICE 9 - CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES", en relación con el Aeropuerto "Ernesto Cortissoz de Barranquilla", el Apéndice 9 no refiere información alguna. Se solicita a la ANI, publicar dicha información y/o tenerla disponible en el cuarto de datos del proceso de selección.</p>	<p>Se ha subido la información disponible y se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del Pliego de Condiciones se establece que la oferta del precalificado debe estar</p>	APÉNDICE 9 – CONTRATOS DEL AEROPUERTO Y PROCESOS JUDICIALES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>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. Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
66	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos amablemente a la ANI que se mencione que previo a la aplicación de los descuentos señalados en el mencionado numeral, se deberá agotar el procedimiento mencionado en el numeral 12.3. del Contrato.	El procedimiento establecido en el numeral 12.3 hace referencia al procedimiento para la imposición de multas entendidas como la capacidad que tiene el estado para apremiar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de un concesionario y son de naturaleza sancionatoria. Los descuentos estan establecidos en el numeral 3.9 del contrato y se refiere cuando el Concesionario le adeuda a la Entidad y éste autoriza que el pago se realice con las sumas que tenga a favor por concepto de retribución. De acuerdo a lo establecido en el literal b) estos descuentos se harán a menos que discuta su imputabilidad.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 3.9., literal a)	JURÍDICA
67	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos amablemente que la gestión de licencias, consultas previas o permisos, se configure como una obligación correspondiente a la ANI y no al Concesionario, por ser la ANI la titular de las licencias requeridas. El concesionario actúa como un colaborador en el trámite de las mismas sin que esté llamado a soportar cargas públicas excesivas como la que se propone en la transcrita obligación. Esto sin perjuicio de que el Concesionario sea quien tramite la licencia ambiental.	De acuerdo con la ley 1508, 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 criterio general de asignación, atribuyéndolos a "la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos", sin poderse deducir de aparte alguno de la norma la existencia de una tarifa legal según la cual ciertos riesgos deben quedar en cabeza de una u otra parte. Bien por el contrario, de acuerdo con la ley, la labor de asignar riesgos a cada parte debe hacerse caso por caso y, dependiendo de cada proyecto específico, siempre conforme al criterio general de asignación al que nos hemos referido. La ocurrencia de los riesgos previstos en el contrato, conllevará la asunción de sus efectos económicos por la parte que contractualmente lo ha aceptado, haciendo improcedente cualquier solicitud de restablecimiento de equilibrio económico entre las partes. Bajo las anteriores consideraciones la ANI ha señalado que la asignación de riesgos es la reflejada en el contrato y en consecuencia se genera para los privados obligaciones de resultado en los términos allí previstos.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 9. d); 15.2. (a) (viii)	AMBIENTAL / SOCIAL / PREDIAL

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
68	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos amablemente, se reduzca el porcentaje de la deducción máxima permitida por incumplimiento de los Indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible en el Mes i al quince por ciento (15%) del valor de la Retribución en dicho Mes que se hubiere generado de no haberse aplicado la Deducción. Por cuanto el porcentaje inicialmente propuesto resulta muy oneroso y afecta directamente el flujo de caja del Concesionario.	Su observación ha sido analizada por la ANI y en la versión del Contrato de Concesión que hará parte del Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 12.1	FINANCIERA
69	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>El numeral 15.2 "<i>Riesgos Asignados al Concesionario</i>" literal (a) establece como riesgo asignado al concesionario "(xxiv) <i>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.</i>"</p> <p><i>Solicitamos que adicionalmente se contemple que cualquier cambio en la legislación o regulación vigente que implique para el Concesionario un aumento en el costo del contrato, le dará derecho al Concesionario para adecuar el precio ofrecido y contratado, de forma de solventar adecuadamente el aumento de costos derivados del respectivo cambio legal o regulatorio. No debe olvidarse, que la distribución de riesgos, corresponde a "RIESGOS PREVISIBLES", lo cual no deja lugar a que los cambios en las leyes deba ser asumidos por el Concesionario, toda vez</i></p>	<p>La asignación del riesgo normativo por cambio tributario, sigue de manera estricta los Lineamientos de política de riesgos de la Entidad, de conformidad con la cual:</p> <p>"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 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:</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 15.2 (a) (xxiv);	RIESGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<i>que en contratos tan a largo plazo se hace realmente imprevisibles los cambios normativos.</i>	<p>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.</p> <p>Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.”</p> <p>Las condiciones 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>		
70	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Cláusula 1.2. Declaraciones y Garantías de las Partes (b): Se sugiere adicionar una declaración por parte de la ANI en donde se indique que las vigencias futuras cumplen con las disposiciones aplicables y no adolecen de ningún tipo de vicio en su tramitación y aprobación, indicando adicionalmente el número de decisión por medio de la cual el Consejo Superior de Política Fiscal CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público autorizó a la ANI para comprometer cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de Vigencias Futuras.	No se acoge su observación, la ANI dará cumplimiento al artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.	CONTRATO DE CONCESIÓN (Módulo 2), numeral 1.2 b)	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
71	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Cláusula 14.3 Reglas Generales Aplicables a las Garantías. Literal (i) numeral (ii), que indica: "(ii) En el caso de reaseguros facultativos, el reasegurador deberá contar con la siguiente Calificación de riesgo mínima en la escala de largo plazo aplicable en el REACOEX: (1) Standard & Poor's: A (2) A. M. Best: a (3) Fitch Ratings: A (4) Moody's: Aa3". Se solicita a la ANI aclarar si el reasegurador debe obtener todas las clasificaciones antes descritas o si con una sola de ellas basta.	Con una de ellas, según la clasificación requerida.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (Módulo 1 y Módulo 2), numeral 14.3 (i) (ii);	SEGUROS
72	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la administración reduzca los importes de la garantías solicitadas tanto para la licitación como para la ejecución del contrato ya que el agregado de todas ellas supone un porcentaje muy elevado con respecto al valor del contrato en comparación con proyectos internacionales de estas características y entidad.	El criterio para determinar las sumas aseguradas obedece a las necesidades de cobertura del estado, luego de hacer un análisis juicioso y fundamentado, en el cual se han considerado los montos de perjuicios derivados de incumplimientos en la gestión: predial, ambiental y/o social del proyecto, así como los costos de tribunales, peritos, evaluadores, reparaciones, obras de mitigación, todas ellas derivadas de los eventuales incumplimientos, según la intensidad con que puedan ocurrir la etapa respectiva. No obstante lo anterior la entidad ha determinado hacer modificaciones en los valores asegurables de los proyectos los cuales se verán reflejados en la parte especial de los contratos.	CONTRATO	SEGUROS
73	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la Administración aumente de 6 a 12 meses el plazo desde la suscripción del contrato para acreditar el cierre financiero del proyecto. Lo anterior teniendo en cuenta que el Gobierno Nacional en cabeza de la ANI, además de este proceso de aeropuertos, esta adelantando de forma paralela el proceso de contratación de una gran cantidad de proyectos de infraestructura vial, los cuales exigen elevados recursos del sistema financiero	Se considera que el plazo establecido para el Cierre Financiero es el adecuado para el desarrollo del proyecto, está acorde con los requerimientos de los bancos/entidades financieras y debe contemplar todos los requisitos o satisfacción de obligaciones exigidas por la Entidad, por las mismas necesidades y características del proyecto. Por lo anterior no se acepta su observación.	CONTRATO DE CONCESIÓN PARTE ESPECIAL 3.2.1.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			local y extranjero, inversionistas institucionales, fondos de inversión, banca multilateral, etc.			
74	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El punto 16.2.h señala las compensaciones a que tendrá derecho el Concesionario en el caso de Evento Eximente de Responsabilidad. No obstante, no se hace referencia a los gastos financieros derivados de la paralización de las obras. ¿Se encuentran los gastos financieros comprendidos dentro de los gastos administrativos señalados en la sección anterior? En caso contrario, se solicita a la administración el incluir estos gastos financieros dentro de la compensación por Evento Eximente de Responsabilidad.	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).	CONTRATO 16.2.h	FINANCIERA
75	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la ANI, la definición de un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato que cubra el riesgo de cambio legislativo durante su ejecución, ya que no se debe radicar en cabeza del privado este riesgo normativo.	De igual manera, la ley 1508 no exige que los riesgos asignados al privado tengan un límite "cuantitativo", pues la estimación (evaluación de la probabilidad de su ocurrencia y magnitud) a que obliga el artículo 11.5 de la referida norma no conlleva un límite de ese tipo, por lo que nada obsta para que los riesgos que el privado esté en mejor capacidad de administrar le sean asignados en toda su extensión, tema que en todo caso será objeto de cada contrato de APP. Asignado al riesgo, formará parte de los riesgos previstos y por lo tanto, esa asignación con su correspondiente estimación será elemento esencial del "equilibrio económico del contrato". La ocurrencia del riesgo previsto en el contrato, conllevará la asunción de sus efectos económicos por la parte que contractualmente lo ha aceptado, haciendo improcedente cualquier solicitud de restablecimiento de equilibrio económico entre las partes. Dada la especialidad y la reciente expedición de la ley 1508, los anteriores principios deberán ser tenidos en cuenta al momento de estructurar y ejecutar cualquier contrato de APP y la aplicación de cualquier otra	CONTRATO	FINANCIERA - RIEGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				norma anterior a la ley 1508, en punto a asignación de riesgos, deberá supeditarse al cumplimiento de esos principios. En consecuencia, ninguna interpretación de otras normas anteriores y/o no especiales, podrá ir en contravía de lo previsto en dicha ley (artículo 3 de la ley 1508).		
76	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la administración elimine los requisitos en cuanto al procedimiento para la selección de miembros de la junta directiva de la sociedad concesionaria, al objeto de que dichos miembros sean libremente elegidos por la misma de forma que exista concordancia entre el porcentaje de participación en la sociedad y su organismo de toma de decisiones.	La Entidad se encuentra estudiando su observación, en caso de considerarlo pertinente hará los ajustes del caso.	CONTRATO BARRANQUILLA 11.9.24)viii.	JURÍDICA
77	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la ANI elimine la retenciones en las Compensaciones Especiales en caso de Evento Eximente de Responsabilidad no imputable al concesionario. De igual forma se solicita a la administración elimine el requisito de tener que realizar un porcentaje mínimo de la inversión para tener derecho a esta compensación, siempre que la intervención sirva para la utilidad que fue proyectada.	De acuerdo con el numeral 16.2 (c) del contrato de concesión la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad eximirá a las Partes del cumplimiento de las obligaciones que se les imponen bajo el Contrato en la extensión prevista en la Ley Aplicable, salvo por las obligaciones de pago de dinero. La ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad que afecte una Intervención con posterioridad a la suscripción de Acta de Terminación de la Intervención o del Acta de Terminación Parcial de Intervención, según corresponda, no suspenderá el desembolso de la Retribución por dicha Intervención al Concesionario, sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la Terminación Anticipada del Contrato, conforme a lo previsto en la Sección 20.2 b) i, caso este último en que sólo procederá el pago del valor de la liquidación que corresponda de acuerdo con lo previsto en la Sección 22.3 de esta Parte General. Ahora, en cuanto al porcentaje mínimo de inversión para el reconocimiento de la compensación especial se considera pertinente y necesario para efectos del reconocimiento de dicha compensación.	CONTRATO BARRANQUILLA 16.1.	TÉCNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
78	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la ANI, que sólo exija el Cupo de Crédito al adjudicatario del proyecto, ya que en la fase anterior de Precalificación del Contrato se evaluó la capacidad financiera de los licitadores y la emisión de estos cupos de crédito puede limitar la posibilidad de las empresas de participar en distintos procedimientos.	El cupo de crédito solicitado permite ratificar a la Entidad la capacidad financiera del proponente al momento de entrega de su oferta. Por lo anterior, la Entidad se ratifica en mantener el cupo de crédito como requisito del pliego de condiciones.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA
79	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Entendemos que el cupo de crédito específico presentado por los oferentes que no resulten adjudicatarios en la Audiencia Pública de Adjudicación, fijada para el día 3 de julio de 2014, perderá su vigencia en ese momento, ¿es correcto?	Su entendido es correcto. La Entidad informa que ha planteado un sistema de presentación de un cupo general y un cupo específico para los proyectos de tal forma que el cupo específico sólo sea presentado después de publicado el informe final y antes de llevar a cabo la audiencia de adjudicación. Adicionalmente, la Entidad tendrá presente la fijación de fechas de adjudicación de los procesos en forma sucesiva y no paralela para permitir que los participantes se presenten. El cupo de crédito presentado por el oferente que no resulte adjudicatario en la audiencia pública de adjudicación perderá su vigencia toda vez que se trata de un cupo de crédito específico para este proceso.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA
80	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	A efectos de la valoración del Subcriterio 2: Incentivo a la Incorporación de Componente Nacional, ¿se considerará como componente nacional el personal calificado proveniente de países que hayan acreditado la reciprocidad en los términos del numeral 4.4.3. del Pliego de Condiciones de la Licitación?	No, la reciprocidad hace referencia a bienes y servicios, en cuanto a personal calificado deberán atenerse a las normas aplicables al respecto.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES Numeral 6.5.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
81	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la ANI, revisar el Acuerdo de Garantía por el que se exige garantizar el importe total de los Giros de Equity establecidos en el Contrato de Concesión, por parte de la empresa con la cual se ha acreditado la experiencia en inversión y/o capacidad financiera. Por un lado, este requisito va en contra del principio de Project Finance por el que no hay recurso al accionista de la SPV que desarrolle el contrato. Adicionalmente, si la empresa por la que se ha acreditado la experiencia es la matriz del precalificado, la garantía alcanzaría un nivel aún más alto y conllevaría la necesidad de aprobaciones de créditos que podrían poner en peligro la presentación de la oferta. Así mismo, si la empresa por la que se acredita la experiencia es una SPV para desarrollar un proyecto concesional específico, su objeto social no comprenderá el otorgar garantías a las empresas precalificadas y sería imposible dar trámite a este Acuerdo de Garantía.	El Acuerdo está dirigido a garantizar las obligaciones de realización de Equity del Contrato, la cual es de vital importancia para la ejecución del Contrato. La ANI ha revisado su observación y el producto del análisis efectuado y de la interlocución con los diferentes entes del Gobierno que participan en las apropiaciones de estos proyectos se refleja en la versión publicada.	ACUERDO DE GARANTÍA	FINANCIERA
82	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la ANI que no se suspenda el pago de la Compensación Especial correspondiente a una Intervención, transcurridos 730 días desde el vencimiento del plazo originalmente previsto para la terminación, sin que antes no se haya llegado a un acuerdo sobre el alcance de la Intervención o la forma de hacer frente al imprevisto.	El plazo previsto ha sido considerado como suficiente y adecuado por parte de esta Entidad. Por lo tanto su solicitud no es aceptada.	CONTRATO BARRANQUILLA 16.1.e)	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
83	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita a la Administración revise el mecanismo por el que se establecen los intereses remuneratorios y de mora aplicables al contrato. Consideramos que es claramente discriminatorio para el concesionario al no aplicarse intereses de mora a la ANI hasta transcurridos 540 días desde la fecha en la que se haya verificado la obligación a cargo de la ANI.	La ANI considera adecuado el régimen de intereses previsto en el Contrato. El plazo de 540 días se considera el necesario para surtir los trámites presupuestales requeridos. Por lo tanto su solicitud no es aceptada.	CONTRATO DE CONCESIÓN 3.10. Intereses Remuneratorios y de Mora	FINANCIERA
84	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El 3% de los ingresos brutos del concesionario está definido como límite para poder tener derecho a reclamación en caso de cambio tributario. Este parámetro se considera inadecuado ya que por un lado el Concesionario no cuenta con herramientas en su poder para hacer frente a este evento y por otro, una variación de esa cuantía en el total de ingresos a recibir podría poner en peligro la integridad de la Concesión, sobre todo en el caso del Aeropuerto de Barranquilla en el que no existe ninguna garantía de ingresos al margen de los propios de la demanda de la infraestructura.	La asignación del riesgo normativo por cambio tributario, tal como se encuentra plasmada en la Sección 3.11 del Contrato de Concesión, sigue de manera estricta los lineamientos de política de riesgos, por lo tanto no se acepta su solicitud.	CONTRATO DE CONCESIÓN 3.11. Cambio Tributario	FINANCIERA - RIESGOS
85	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	La definición de Cambio Tributario excluye expresamente las modificaciones en los impuestos que graven la renta. Se solicita a la Administración la reconsideración de este aspecto ya que, al igual que el resto de cambios tributarios, la variación en el impuesto que grave la renta es completamente ajeno al Concesionario y su efecto puede ser muy negativo en la rentabilidad de los accionistas y por tanto en el interés de los mismos por el proyecto.	La asignación del riesgo normativo por cambio tributario, tal como se encuentra plasmada en la Sección 3.11 del Contrato de Concesión, sigue de manera estricta los lineamientos de política de riesgos, por lo tanto no se acepta su solicitud.	CONTRATO DE CONCESIÓN 3.11. Cambio Tributario	FINANCIERA - RIESGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
86	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Entendemos que el riesgo de las condiciones en que la Infraestructura Aeroportuaria Disponible sea entregada al Concesionario debe ser mitigado por la Administración, ya que en el tiempo transcurrido entre el Cierre de la Licitación Pública y el Acta de Entrega de la Infraestructura, pueden modificarse tanto el estado de la propia infraestructura, como los contratos y procesos judiciales que le afecten.	El entendimiento del observante no es correcto. Por el contrario, de acuerdo, con el contrato de concesión, el Concesionario con la suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura, declara su conformidad y aceptación del estado y condiciones en que se encuentra el Aeropuerto y en la misma no se incorporará ningún tipo de reserva, anotación, reclamo o similar, relacionado con el estado o condición del Aeropuerto y los bienes que lo conforman. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.	CONTRATO DE CONCESIÓN 15.2.(i)	TÉCNICA
87	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Es posible que las empresas contratistas acrediten su experiencia mediante su matriz, empresas dominadas por su matriz o empresas dominadas por ellas mismas?	No es posible en tanto la Sección 6.2 del Contrato Parte General no lo contempla. Igualmente, se analizará la posibilidad y si la ANI lo considera pertinente se hará la modificación.	CONTRATO DE CONCESIÓN 6.2. Contratistas	TÉCNICA
88	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita aclaración acerca de lo señalado en los numerales 6.2. del contrato y en 2.4.3. del apéndice técnico 2. En el primer documento se indica que para que la experiencia de un contratista sea tenida en cuenta para un determinado contrato, este tiene que haber participado en un 20% en la figura asociativa que ejecutó el contrato, mientras que en el Apéndice Técnico 2 el porcentaje de participación mínimo se eleva al 25%.	Se atiende a la solicitud del oferente y en la siguiente versión del Apéndice se verá reflejada la respectiva modificación.	CONTRATO DE CONCESIÓN 6.2. Contratistas y APÉNDICE TÉCNICO 2 Punto 2.4.3.	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
89	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita aclaración a la Administración acerca de si es necesario haber adquirido el 100% de los Predios necesarios para realizar todas las Intervenciones antes de iniciar alguna de ellas, o si solamente se exige el 100% de los predios necesarios para cada intervención de forma individual antes de iniciar su ejecución. En cualquier caso se solicita la reconsideración de este aspecto y que se permita iniciar la ejecución de las intervenciones cuando se tengan los predios suficientes para que dicha intervención pueda cumplir con su funcionalidad una vez ejecutada, de forma que no se produzcan retrasos desproporcionados en la ejecución de las obras y en la puesta en funcionamiento del aeropuerto.	De acuerdo con el numeral 8.2 (d) del contrato de concesión se establece que: "d) Para iniciar la ejecución de una Intervención, el Concesionario debe haber adquirido el ciento por ciento (100%) de los Predios necesarios para realizar las Intervenciones." Así las cosas, es claro que el 100% de los predios debe adquirirse por cada intervención .	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 8.1.d)	PREDIAL
90	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se considerará que existe Fuerza Mayor por Redes el que transcurran 180 días desde la presentación de la solicitud a la empresa titular sin que se hayan iniciado las obras de protección, traslado o reubicación de dichas redes. Se solicita a la Administración que no se tome como hito para la no ocurrencia de Fuerza Mayor el que se inicien las obras, ya que aun estando iniciadas, el retraso en su ejecución por parte de los titulares de las redes puede retrasar la ejecución del resto de obligaciones del contrato.	La ANI considera que el hito señalado es el adecuado en consideración a las características del proyecto. No se acepta la solicitud del observante.	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 10.3.	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
91	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral 5.1. literal (b) subnumeral (iv) establece que: <i>“Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Acta de Inicio del Contrato, la Aerocivil entregará al Concesionario una actualización del Apéndice 9 - Contratos del Aeropuerto y Procesos Judiciales a dicha fecha.”</i> , lo cual representa que los proponentes no contarán con información actualizada para la elaboración de la propuesta, se solicita atentamente a la ANI, publicar la actualización del Apéndice 9 – Contrato del Aeropuerto y Procesos Judiciales con el Pliego de Condiciones Definitivo. Lo anterior, con el fin de proceder con el due diligence y proyección de costos y gastos.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos.	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 5.1. (b) (iv) Apéndice 9 Modulo 1 y 2	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI. La ANI ha puesto a disposición la información que tiene a la fecha; es responsabilidad del proponente realizar la debida diligencia.		
92	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos amablemente a la ANI, suministrar información respecto del tipo de vinculación de los actuales empleados /funcionarios / trabajadores oficiales / contratistas de cada uno de los aeropuertos cuya operación se licita, valores de la nómina, listado de personal, antigüedad, entre otros aspectos laborales. Lo anterior, con el propósito de proceder con el due diligencie y proyección de costos y gastos. Adicionalmente solicitamos que dicha información forme parte de los Pliegos de Condiciones, o se ponga a disposición de los proponentes en el cuarto de información de referencia.	Como primera medida vale la pena señalar que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 18	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI. La ANI ha puesto a disposición la información que tiene a la fecha; es responsabilidad del proponente realizar la debida diligencia. Por lo anterior, no es procedente que dicha información forme parte del Pliego de Condiciones		
93	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	El numeral 1.2. literal (b) su numeral (iii) de los Contratos de Concesión para los módulos 1 y 2 indica: <i>“Que de conformidad con lo establecido en el Decreto 4164 de 2011, la ANI suscribió con la Aerocivil el Convenio Interadministrativo con fundamento en el cual la ANI recibe en administración los Aeropuertos y se establecen sus derechos y obligaciones en la ejecución del Contrato”</i> . Se solicita respetuosamente a la ANI poner en conocimiento de los proponentes, copia del Convenio Interadministrativo suscrito entre ANI y AEROCIVIL, con el fin de conocer particularidades de los aeropuertos, y obligación de la AEROCIVIL, de cara a la ejecución de los contratos de concesión, EN ESPECIAL EN LA FASE DE ACTIVIDADES	En el marco de las obligaciones contenidas en las cláusula 2da numeral 1 y cláusula 3ra numeral 4 del convenio interadministrativo de cooperación No. 005 suscrito con la Aerocivil el 9 de Julio de 2013, la ANI está coordinando la metodología de la entrega de los aeropuertos.	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 1.2. (b) (iii)	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			PRELIMINARES en donde se mencionan obligaciones de entrega de información al(los) Concesionario(s) una vez suscrita el Acta de Inicio.			
94	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos se brinde información, en relación con actividades y/o proyectos locales y/o nacionales tendientes a solucionar y/o mitigar, en especial el peligro aviario que se presenta en el aeropuerto Ernesto Cortísoz por razón o con ocasión de la presencia de aves a causa de los botaderos de basura aledaños al terminal aéreo y/o árboles frutales que atraen ciertas especies. Adicionalmente solicitamos se allegue el "PROGRAMA NACIONAL DE LIMITACIÓN DE FAUNA", el cual no se encuentra incluido en la información suministrada por la ANI y que en todo caso, de conformidad con el numeral 1.14 literal b) del Contrato de Concesión, es obligatorio para el Concesionario. Así mismo, solicitamos que según lo previsto en el numeral 14.1 literal b) "En caso de discrepancia entre el Concedente y el Concesionario sobre el área en la cual debe ser adoptada una medida orientada a la prevención del peligro aviario, ésta será resuelta por el Concedente", la solución de esta controversia sea resuelta por amigable componedor. Finalmente, solicitamos modificar la viñeta 27 del numeral 3.2. del Apéndice 5, que dispone: "La ubicación de botaderos de basura cerca del Aeropuerto deberá ser especialmente controlada, los cuales no deberían estar a menos de trece	Es preciso señalar que de acuerdo con la Sección 1.8.2 del Pliego de Condiciones la información del Cuarto de Información de Referencia sólo pretende facilitar el acceso de aquella información con la que cuenta la ANI y será obligación del Concesionario conforme al numeral 1.8.3 realizar sus propias estimaciones y estudios. Respecto de su observación al numeral 11.4 (b) se considera que dada la estructura del proyecto es dable que se el Concedente, y no el amigable componedor, quien determine las áreas sobre las que se deben adoptar las medidas para prevenir el peligro aviario. Frente a la modificación de la viñeta 27 del numeral 3.2 del Apéndice 5, la misma no resulta procedente toda vez que la obligación asignada al Concesionario consistente en "promover una comisión para establecer un plan conjunto para acabar con los botaderos ilegales aledaños al Aeropuerto" está delimitada en el sentido de promover la creación de dicha comisión para los fines allí previstos, sin que dicha facultad sea exclusiva de una autoridad pública, razón por la cual esta obligación se encuentra en armonía con las demás obligaciones contractuales exigibles al Concesionario. Respecto del documento "Programa Nacional de Limitación de Fauna" es un documento de consulta pública que puede consultar en la página web de la Aerocivil.	CONTRATO DE CONCESIÓN Numeral 11.4	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<i>(13) ms del Aeropuerto, para ello, el Concesionario deberá promover una comisión para establecer un plan conjunto para acabar con los basureros ilegales aledaños al aeropuerto”, y en este sentido precisar que la labor de promover una comisión para establecer un plan conjunto para acabar con los basureros ilegales aledaños al aeropuerto corresponde a las autoridades locales y/o nacionales. Esto sin perjuicio de que el Concesionario sea quien apoye esta gestión.</i>			
95	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita respetuosamente a la ANI definir de manera expedita los cronogramas y procedimientos aplicables para la ejecución de las visitas a los lugares donde se desarrollarán los proyectos, siendo estas visitas primordiales para que los proponentes puedan conocer y evaluar el estado actual de los mismos. Nótese que el acceso a las instalaciones aeroportuarias, requiere de la debida y oportuna coordinación con las autoridades aeroportuarias, amén de las condiciones de seguridad que ellas comportan.	En los términos de la Sección 1.9.1 del proyecto de pliegos "Será responsabilidad de los Precalificados visitar e inspeccionar los sitios en los cuales se desarrollará el Proyecto o los Proyectos. Los Precalificados deberán realizar todas las evaluaciones y estimaciones que sean necesarias para presentar su Oferta sobre la base de un examen cuidadoso de sus características, incluyendo los estudios, diseños, evaluaciones y verificaciones que consideren necesarios para formular la Oferta con base en su propia información. El Oferente coordinará por conducto de la ANI los permisos y el desarrollo de las visitas". Por tanto será responsabilidad del oferente coordinar lo necesario para realizar tales visitas y a su turno la ANI coordinará lo necesario con las autoridades competentes.	PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES Numeral 1.9.	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
96	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	<p>Se solicita gentilmente a la ANI, que los Indicadores de Cumplimiento del Contrato, que determinan las Deducciones a la Retribución del Concesionario no se apliquen desde la suscripción del Acta de Entrega de los Aeropuertos, por cuanto no existe un parámetro o referencia inicial con base en los cuales dichos Indicadores puedan ser evaluados, adicionalmente el resultado de dicha evaluación se ve directamente afectado por la ejecución de las intervenciones y/u obras en los aeropuertos. Claro está que el solo cambio de la administración de los aeropuertos, va a generar algún tipo de afectaciones logísticas y/o de operación, que van a afectar estos indicadores. En este sentido, se solicita a la ANI, que la aplicación de deducciones no se aplique desde el inicio del(los) contrato(s) y se conceda un periodo de ajuste, de por lo menos la etapa de actividades preliminares (10 meses desde la suscripción del(las) acta(s) de inicio).</p> <p>Alternativamente podría suscribirse entre las partes un Acta de cumplimiento de Indicadores existentes en los Aeropuertos recibidos por el Concesionario, quedando establecido que al momento de la entrega de la infraestructura se están cumpliendo en los términos exigidos por el Apéndice 3.</p>	<p>El Estructurador ya ha tendido 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 (Certificación en ISO 9001 y Certificación en ISO 14001) es 0% en los primeros 5 años de concesión y 2,00% 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 periodo de cura para la adopción de medidas correctivas. En consonancia con lo dispuesto en el artículo 5to de la ley 1508 de 2012.</p>	APÉNDICE 3 Numeral 3.1. a)	TÉCNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
97	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Solicitamos amablemente a la Entidad verificar el Apéndice No. 9 referente a Contratos de Aeropuertos y Procesos Judiciales correspondiente al MÓDULO 1 – Aeropuerto Ernesto Cortissoz, por cuanto el archivo publicado en el SECOP tan solo muestra una página introductoria y no incluye información alguna de los Contratos de Arrendamiento o Comodato o Convenios Interadministrativos y Procesos Judiciales.	Se ha subido la información disponible y se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos.	APÉNDICE No. 9 Modulo 1	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.		
98	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Teniendo en consideración que el Numeral 5.1. literal b) su numeral (x) contempla que. <i>"El Concesionario tendrá la opción de aceptar la cesión de aquellos litigios por hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del Contrato, incluyendo demandas o actuaciones iniciadas con posterioridad a dicha suscripción pero ocasionadas en hechos anteriores a la misma. En este evento la totalidad de los costos, costas y cualquier otra erogación generados por la asunción de tales actuaciones, salvo los honorarios de los apoderados originales, correrán por cuenta del Concesionario"</i> , solicitamos amablemente precisar: (i) si con la presentación de la oferta, el proponente debe manifestar su aceptación o no de la cesión de los derechos litigiosos? O cual es la oportunidad para decidir y comunicarle a la ANI sobre este punto?, (ii) en caso que se acepte la cesión de derechos litigiosos, establecer el término para la suscripción del contrato de cesión de derechos litigiosos.	En cuanto a la primera inquietud del observante no es con la presentación de la oferta, si no como parte de las actividades previas que el Concesionario podrá ejercer la opción de aceptar la cesión de derechos litigiosos en los términos de la sección 5.1. del Contrato de Concesión. Respecto de la segunda inquietud la observación será acogida y será reflejada en la nueva versión del proyecto de pliego.	CONTRATOS DE CONCESIÓN (5.1) (b) (x)	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
99	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	En el numeral 16.1. literal (i) su numeral (i) del contrato de concesión, se menciona la constitución de una póliza todo riesgo: <i>“(i) En caso de Evento Eximente de Responsabilidad, los gastos que demanden las reparaciones, reconstrucciones o reposiciones de las Intervenciones objeto de este Contrato, así como de los bienes o equipos que hagan parte del Proyecto correrán por cuenta del Concesionario para lo cual deberá contar con los seguros contra todo riesgo que el Concesionario considere suficientes (aunque por lo menos con los seguros a que se el Apéndice 1 – Parte Especial). Cualquier costo que no sea asumido con cargo a los seguros contratados por el Concesionario, será asumido por el Concesionario.”</i> (Subrayado fuera de texto). No obstante, ni en la minuta de contrato, ni en el apéndice No. 1 se menciona la exigencia de constituir un seguro contra todo riesgo. Solicitamos amablemente precisar y mencionar expresamente en el acápite correspondiente a pólizas y garantías, si el Concesionario deberá o no constituir un seguro contra todo riesgo para el proyecto, y en caso afirmativo solicitamos precisar en los términos en que dicho seguro se debe constituir.	Dado que este es un proyecto bajo el marco de APP (Asociación Publico Privada) en el que la fuerza mayor asegurable es trasladada completamente al privado (Concesionario), se debe tener constituido un seguro de daños. Para el efecto la ANI ha diseñado una póliza especial que recoge las mejores coberturas que se obtienen en el mercado asegurador denominada, Seguro de Obras Civiles. La póliza de obras civiles se ha redactado bajo la modalidad de todo riesgo para de la ANI consta de dos secciones: SECCION I – AMPARO DE OBRAS CIVILES Y OTROS BIENES EXISTENTES y SECCION II – AMPARO DE CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN, REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO, la redacción del alcance de las coberturas ofrecidas por estos amparos se pueden observar en el anexo de PÓLIZA DE OBRAS CIVILES, la cual puede ser modificada solo para mejorar la calidad de la cobertura, si ello fuese el interés del concesionario.	CONTRATOS DE CONCESIÓN y Apéndice 1	SEGUROS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
100	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se solicita aclarar si el Cierre Financiero se encuentra atado a alguna condición precedente en particular. Es de todos los contratos de deuda que se vienen firmando en el país el condicionamiento de los mismos a condiciones precedentes como licencias y permisos necesarios para el inicio de las actividades de construcción de los Asociados en los proyectos de Asociación Público Privada. De igual manera, se pregunta ¿cuáles son esas licencias y permisos con los cuáles deberá contar el Asociado para poder iniciar sus actividades?. En caso de efectivamente identificar condiciones precedentes para la firma del contrato de deuda que de cumplimiento al Cierre Financiero exigido por la ANI, se solicita se establezca en el contrato (parte general y parte especial) un tiempo de prórroga para la obtención del mismo.	Los prestamistas solicitarán unas condiciones precedentes para llevar a cabo el cierre financiero, las cuales son exigencias propias de esas entidades. El Concesionario deberá realizar las actividades necesarias para acreditar el cierre financiero en el plazo requerido.	CONTRATOS DE CONCESIÓN	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
101	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	De acuerdo a lo dispuesto en el numeral 3.6.2.1 Cuenta ANI – Subcuenta Obras Menores, se ha establecido que ésta será alimentada con los rendimientos financieros de todas las subcuentas de la Cuenta ANI; y estará destinada a cubrir los gastos que se generen a cargo de la ANI para atender los riesgos que se encuentran a cargo de la ANI. En el evento en que la ANI requiera de la ejecución de obras menores se ha establecido en el Contrato que cuando no sean suficientes los recursos de la Subcuenta Obras Menores, se podrá disponer de los recursos existentes en la Subcuenta de Excedentes, y de no ser suficiente éstos, la ANI recurrirá a su presupuesto. Sin embargo, debe ser claro contractualmente que para que el Concesionario inicie sus labores debe existir una garantía de disponibilidad de recursos, bien sea a través de la Subcuenta de Obras Menores, la Subcuenta de Excedentes, el presupuesto de la Entidad, o una combinación de varias de éstas. Lo anterior evitará que cuando no haya recursos, el Concesionario se vea afectado por la falta de liquidez de la Entidad para pagar las Obras Menores, aún cuando ha cumplido con sus obligaciones e indicadores, y también evita que la Entidad incurra en el pago de intereses remuneratorios y moratorios por demoras en el pago al Concesionario.	El Contrato de Concesión prevé en el numeral 15.3 (I) que de ser insuficientes los recursos en la subcuenta obras menores , podrá autorizar el uso de los recursos de la subcuenta excedentes ANI y de no ser ello suficiente recurrirá a su presupuesto previo el agotamiento de los requisitos de Ley Aplicable, en consecuencia la ANI adelantará las gestiones presupuestales correspondientes.	CONTRATOS DE CONCESIÓN APÉNDICE 1	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
102	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	En le numeral 3.1.4. del Apéndice 1 (Deducciones de la Retribución), se aprecia el cálculo de la deducciones que pueden practicarse al Concesionario cada mes. De igual manera hay una Deducción Máxima permitida por incumplimiento de los Indicadores, tanto de Infraestructura Aeroportuaria Disponible como de Disponibilidad de las Intervenciones (25% y 10% respectivamente); sin embargo se entiende que estos máximos se han calculado como un mecanismo para lograr dar terminación al Contrato en los casos en los cuales sea evidente una mala gestión por parte del Concesionario. Se solicita que se establezca un porcentaje máximo de deducciones que pueda realizarse a la Remuneración mensual, y que de esta manera como máximo se esté castigando la utilidad del Concesionario; pero que se garantice en todo momento una cobertura sobre el servicio de deuda contratado para el proyecto. Esta medida permite la bancabilidad del proyecto.	Los incisos iii y iv del numeral 3.1.4 b) del Apéndice 1 del Contrato de Concesión, establecen, respectivamente, las deducciones máximas permitidas en un mes por el incumplimiento de los indicadores de la Infraestructura Aeroportuaria Disponible y de los indicadores de Disponibilidad de las Intervenciones.	CONTRATOS DE CONCESIÓN APÉNDICE 1	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
103	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Sobre las disposiciones del numeral 8.2 sobre Recursos para la adquisición de predios y Compensaciones Socioeconómicas, cuál será el manejo de los Gastos de Manejo Financiero (GMF). Se recomienda que sean regulados, con el fin de dar claridad si éstos pueden ser cobrados o no a la ANI en las cuentas de cobro que el Concesionario genere, toda vez que deba financiar la adquisición de predios y las compensaciones socioeconómicas.	De acuerdo con el numeral 8.2 del Contrato, el 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. El valor de lo aportado por el Concesionario incluye los aportes y gravámenes que apliquen sobre los montos que estarán a cargo de la ANI. No obstante, las discrepancias relacionadas con la aprobación de la cuenta de cobro serán resueltas por el Amigable Compondor a solicitud de cualquiera de las Partes.	CONTRATOS DE CONCESIÓN 8.2	FINANCIERA - PREDIAL
104	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Cómo se realizará la contabilización del 100% del valor estimado la la adquisición de predios y compensaciones? Es posible por parte del Concesionario hacer uso de los rendimientos financieros de la subcuenta (que deben acrecentar esta Subcuenta de acuerdo al numeral 3.6.2.3 del Apéndice 1) y que contabilicen en la obtención del 100% o el 120% del valor estimado de adquisiciones prediales y compensaciones?	La Contabilización se realizará en concordancia con las normatividad contable aplicable. De acuerdo con el numeral 3.6.2.3 del Apéndice 1 del Contrato de Concesión del aeropuerto Ernesto Cortissoz, los Rendimientos Financieros de las operaciones de tesorería acrecerán los recursos de la Subcuenta de Predios. Adicionalmente, el mismo numeral prevé que los recursos disponibles en esta Subcuenta de Predios se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos que se tienen previstos en el numeral 8.2 del Contrato de Concesión. De ahí que los recursos disponibles, entendidos como los aportes y sus rendimientos financieros, pueden ser destinados a la adquisición de predios y las compensaciones socioeconómicas de acuerdo con lo previsto en el Contrato.	CONTRATOS DE CONCESIÓN APENDICE 1 3.6.2.3	FINANCIERA
105	ESTRUCTURA PLURAL CONEXIÓN AÉREA 2014	2014-409-008465-2 (24/02/2014) 2014-409-008686-2 (25/02/2014)	Se entiende del mecanismo para regresar al Concesionario los recursos de financiación de adquisición predial y compensaciones, que en el caso que la ANI no de aprobación a las cuentas de cobro en los términos previstos en la sección 8.2 (d) v) se entenderá suspendida la obligación del Concesionario de seguir haciendo desembolsos por los montos que son a cargo de la ANI, hasta tanto se apruebe la	De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión (cf. Clausulas 5.2.1 a) y 8.1. d)) el Concesionario deberá adquirir el 100% de los predios necesarios para cada intervención para iniciar su ejecución. Ahora bien, respecto de si la circunstancia descrita en su pregunta constituye o no "Evento Eximente de Responsabilidad", tal circunstancia deberá ser evaluada en su momento teniendo en cuenta para ello lo señalado en la cláusula 16.2 b).	CONTRATOS DE CONCESIÓN 8.2	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			cuenta de cobro y se expida el documento correspondiente. Sin embargo, se entiende también del Contrato que sin la compra completa de los predios no podrá iniciarse las actividades de construcción por parte del Concesionario; será entonces esto tratado como un hecho eximente de responsabilidad para el privado? Favor aclarar.			
106	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 25/02/2014)	Describe la disponibilidad presupuestal y vigencias futuras del modulo 2, muestra una inconsistencia en la cifras presentadas entre Doscientos Ochenta y Tres mil Trescientos Nueve Millones Doscientos Cincuenta y Un mil Setecientos Ochenta y Siete pesos (\$283.309.251.787) y Doscientos Ochenta Y Tres Mil Nueve Millones Doscientos Cincuenta Y Un Mil Setecientos Ochenta Y Seis Pesos (\$283.009.251.786). Por favor informar la cual es la cifra correcta	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	Pliego de Condiciones, Numeral 1.5.	FINANCIERA
107	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 25/02/2014)	En la clausula 5.1 "Actividades Previas ", establece todas las actividades que deberán ejecutarse a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio y por termino de 10 meses contados a partir de dicha fecha. Se incluye que una de las actividades previas es el cierre financiero que es donde "el concesionario debe acreditar la financiación en firme de los recursos de deuda requeridos para financiar la etapa de Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación y Modernización"[1]. Sin embargo, la clausula 3.2.1 "Plazo para Acreditar el Cierre Financiero" del Apéndice 1 del contrato	Se considera que el plazo establecido para el Cierre Financiero es el adecuado para el desarrollo del proyecto, está acorde con los requerimientos de los bancos/entidades financieras y debe contemplar todos los requisitos o satisfacción de obligaciones exigidas por la Entidad, por las mismas necesidades y características del proyecto. Por lo anterior no se acepta su observación.	Contrato De Concesión, Clausula 5.1	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>previamente mencionado, establece que el Concesionario deberá acreditar la contratación del cierre financiero en los primeros 6 meses, contados desde la fecha de suscripción del contrato. Teniendo en cuenta las particularidades y exigencias de esta licitación, se considera muy corto este periodo de 6 meses, por lo que se propone que este plazo sea como mínimo igual al plazo total otorgado para finalizar las actividades previas.</p>			
108	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 25/02/2014)	<p>El contrato estipula en la definiciones un apartado con el nombre: "Otras Intervenciones" y la define como: "Todas aquellas intervenciones que el Concesionario identifique como necesaria para el cumplimiento de estas obligaciones de resultado, incluyendo pero sin limitarse al cumplimiento de los Indicadores en los términos señalados en el apéndice 3-Indicadores y que no estén contemplados entre las intervenciones mínimas". Estas "Otras Intervenciones" se entienden como obras necesarias que deben hacerse en el aeropuerto, pero que no estaban estimadas o presupuestadas al momento de la firma del contrato y por lo tanto no incluidas en la Oferta presentada por el Concesionario. De acuerdo a lo anterior se entiende que el riesgo de estas obras será asumido en un 100% por el Concesionario, alterando la expectativa de rentabilidad del proyecto manifestada a través de la oferta Económica. Se plantea que se establezca un</p>	<p>Las otras intervenciones tal como lo advierte el contrato corresponden a todas aquellas intervenciones que el Concesionario identifique como necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones de resultado, incluyendo pero sin limitarse al cumplimiento de los Indicadores. Así las cosas, estas intervenciones se retribuirán en los términos y condiciones en que se retribuyen las intervenciones mínimas obligatorias. Por lo tanto no se acoge la observación.</p>	Contrato de Concesión, Definiciones	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			mecanismo para que dichas obras tengan un sistema de remuneración consensuado entre las partes para que el equilibrio económico del Contrato no se vea afectado.			
109	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 25/02/2014)	En el numeral 3.10 del Pliego de Condiciones, se describe la figura de Cupo de Crédito General, el cual muestra que se necesitan dos cupos de créditos, uno para cada modulo. Dado que en el párrafo de este mismo numeral se aclara que <i>“Máximo podrá aportarse un (1) cupo de crédito por miembro de estructura plural y dos (2) cupos de crédito en caso de Oferente Individual “ En el caso en que un Oferente decida participar en los dos módulos, ¿un cupo de crédito mayor a TREINTA Y TRES MIL TRECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MILLONES DE PESOS (\$33.354.000.000) y menor a SESENTA Y TRES MIL CIENTO OCHENTA Y TRES MILLONES DE PESOS (\$63.183.000.000) cumpliría los requisitos para participar en los dos módulos?</i>	Se deberá aportar el cupo de crédito por cada módulo. Se verá reflejado el ajuste en los Pliegos de Condiciones.	Pliego de Condiciones, Numeral 3.10	FINANCIERA
110	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 25/02/2014)	Con respecto a la medición del cumplimiento de indicadores de cumplimiento, descrito en el Apéndice 3 del contrato de Concesión, se necesita especificar si la medición del cumplimiento de cada uno de los indicadores para el modulo 2 se va a realizar a nivel de aeropuerto o a nivel de concesión	El numeral 4.1 y 4.2 del Apéndice 3 del Contrato de Concesión establece los indicadores para cada uno de los aeropuertos de Sur Occidente (El Edén, Benito Salas Vargas y Guillermo León Valencia).	Contrato de Concesión, Apéndice 3	FINANCIERA-TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
111	ESTRUCTURA PLURAL AEROPORTUARIA DEL CARIBE Y DEL INTERIOR - EPACIN	2014-409-008680-2 (25/02/2014)	En los contratos de concesión vial de la Cuarta Generación de Concesiones, existe la figura "Diferencia de Recaudo 18" (DR18) la cual es un monto pagado por el Concedente por concepto de la diferencia de recaudo para el año 18 del contrato. Dado que el modulo 2 es el único módulo que cuenta con vigencias futuras, ¿Existirá una figura similar al DR 18, asumiendo que el plazo efectivo del contrato sea mayor a 18 años?	En el caso que nos ocupa el riesgo comercial ha sido asignado al privado, razón por la cual no hay lugar a establecer compensaciones para cubrir las diferencias que se generen a lo largo del contrato, respecto de las previsiones y proyecciones que los Precalificados realicen a efectos de presentar la oferta. Le corresponde a cada precalificado llevar a cabo el análisis de demanda, riesgo comercial y de liquidez, que se generará con ocasión de estos proyectos de concesión y considerarlos dentro de su modelo financiero y por ende, en su oferta económica.	Pliego de Condiciones	FINANCIERA
112	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al numeral 3.3. Como aplicará a los fondos de capital privado que no hayan acreditado su experiencia durante la precalificación?	De acuerdo con lo señalado en el párrafo del artículo 3 del Decreto 1467 de 2012, "Las personas jurídicas podrán presentar propuestas respaldadas en compromisos de inversión irrevocables de Fondos de Capital Privado." En estas condiciones, los Fondos de Capital Privado tienen legalmente definidas la forma y alcance de su participación en procesos tendientes a la celebración de un negocio jurídico sujeto a la Ley 1508 de 2012. Así, no podrán ser integrantes de una Estructura Plural, sino que podrán respaldar los compromisos de una persona jurídica que presente propuesta, que será la que ostente esas calidades.	Proyecto de pliego de condiciones	JURIDICA
113	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al numeral 3.8. Como funcionará una carta de crédito en una asociación compuesta por una organización extranjera y un fondo de capital privado?	De acuerdo con lo señalado en el párrafo del artículo 3 del Decreto 1467 de 2012, "Las personas jurídicas podrán presentar propuestas respaldadas en compromisos de inversión irrevocables de Fondos de Capital Privado." En estas condiciones, los Fondos de Capital Privado tienen legalmente definidas la forma y alcance de su participación en procesos tendientes a la celebración de un negocio jurídico sujeto a la Ley 1508 de 2012. Así, no podrán ser integrantes de una Estructura Plural, sino que podrán respaldar los compromisos de una persona jurídica que presente propuesta, que será la que ostente esas calidades	Proyecto de pliego de condiciones	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
114	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	La sección 4.3.2 refiere al perfil de vigencias futuras asociadas al numeral 1.6 del proyecto de pliego. Debería referirse al 1.5	Su observación será acogida en el nuevo proyecto de pliego de condiciones.	Proyecto de Pliego de Condiciones	JURIDICA
115	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	La Carta de Presentación de la Oferta deberá ser abonada por un Ingeniero Civil con tarjeta profesional. ¿Qué sucede si el Ingeniero Civil es de nacionalidad extranjera y su tarjeta profesional también lo es?	En dicho caso, el título deberá ser convalidado de acuerdo con lo que para ello señala el Ministerio de Educación Nacional.	Proyecto de Pliego de Condiciones	JURIDICA
116	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En las secciones 6.5.2 y 6.5.3 se muestran errores de referencia	Su observación será acogida en el nuevo proyecto de pliego de condiciones.	Proyecto de Pliego de Condiciones	JURIDICA
117	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En la sección 6.11.9, inciso c)ii, la fórmula para la Media Aritmética Baja no es clara.	Se ajustará la fórmula en el nuevo proyecto de pliego de condiciones.	Proyecto de Pliego de Condiciones	FINANCIERA
118	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El numeral 1.5 no resulta claro. Se sugiere reformular el alcance de la Disponibilidad Presupuestal y Vigencias Futuras para el Módulo 2	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	Proyecto de Pliego de Condiciones	FINANCIERA
119	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al numeral 3.2.2.c.a.iii.2. En caso de un nuevo miembro, ¿el objeto social de este debe incluir específicamente "la participación en el proyecto del Aeropuerto de Barranquilla"? o puede incluir una redacción general que establezca la posibilidad de participar en cualquier licitación internacional para la administración de aeropuertos?	El objeto social deberá incluir o permitir desarrollar el objeto de la presente Licitación Pública y la ejecución del Proyecto.	Proyecto de Pliego de Condiciones	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
120	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al numeral 3.7 Se establece la obligación de entregar una certificación de pago parafiscales, esto para las personas físicas y jurídicas colombianas y para las personas extranjeras jurídicas con sucursal en Colombia; ¿Este requisito también es obligatorio para las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia; en su caso, con que documento se puede subsanar en el supuesto de que no exista en el país de origen una certificación similar a ésta?	El numeral 3.7.1 señala expresamente que las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia no están obligadas a aportar dicha certificación.	Proyecto de Pliego de Condiciones	JURIDICA
121	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se trata de una licitación para la adjudicación de uno o dos contratos de concesión, correspondientes a un grupo de aeropuertos independiente de otro aeropuerto. Sin embargo, el formato de valoración de las propuestas para el Módulo 1, relacionado con la "Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra del Aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla", está en función de la participación que se tenga en relación al Módulo 2, relacionado con la "Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación Comercial, Adecuación, Modernización y Reversión del Lado Aire y del Lado Tierra de los Aeropuertos de la Zona Sur-Occidente". No se comprende cuál es la razón de que la valoración del Módulo 1 esté en función de la valoración del Módulo 2.	Su observación ha sido analizada por la ANI y en la versión del nuevo proyecto de Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Proyecto de Pliego de Condiciones	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
122	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia al numeral 5.1.10 del apendice 1 - Parte Especial, se solicita de la manera mas respetuosa conocer la tarifa máxima que se menciona en el numeral y que esta compuesta por los ingresos no regulados y el numero de pasajeros de 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.	Apendice 1 - Parte Especial	TECNICA - FINANCIERA
123	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia al numeral 21 - "Valor Presente de los Ingresos Esperados y Generados" - se solicita de la manera mas respetuosa conocer el valor del VPIE y los fundamentos sobre el cual se calculo este valor.	El Valor Presente de los Ingresos Esperados VPIE se establecerá en los contratos de concesión que serán publicados en el pliego definitivo. En cuanto a los fundamentos sobre el cálculo de este valor estan incorporados en el modelo financiero, el cual tiene reserva legal.	Contrato de Concesión del Aeropuerto de Barranquilla	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
124	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia a los ingresos no regulados, se solicita de manera respetuosa conocer el desglose financiero de estos ingresos, ya sea por arrendamientos comerciales, explotación publicitaria, ingresos por parqueadero (estacionamientos), etc. Adicionalmente es importante conocer contratos modelo como el que se encuentra en el cuarto de datos pero de otros tipos de ingresos no regulados como los de explotación comercial, empresas arrendadoras de autos, etc.	<p>El Proponente deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.</p> <p>Se ha subido la información disponible y se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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. Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor</p>	Apendice 1 - Parte Especial	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		
125	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	<p>Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa conocer el número de cajones de estacionamiento (parqueadero) disponibles para los pasajeros unicamente. Esto debido a que en el documento "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ" Pag 42 no se describe el numero de cajones de estacionamiento (parqueaderos) disponibles para los PAX. Se Describe un solo estacionamiento (parqueadero) para pasajeros, acompañantes, publico en general, personal empleado del aeropuerto y vehiculos de alquiler.</p>	<p>Es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.</p>	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
126	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al cuarto de datos. Se publicará la información necesaria para el calculo de indicadores Hora 30 del año 2012 de acuerdo al siguiente detalle: H30 Pasajeros de llegadas, domesticos, internacionales y totales / H30 Pasajeros de salidas (sin transitos) domesticos, internacionales y totales / H30 pasajeros llegadas + salidas (sin transitos) domesticos, internacionales y totales.	En el cuarto de datos se presenta los estudios de Prognosis y Capacidad-Demanda desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA
127	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al cuarto de datos de ANI. Sobre las proyecciones de tráfico contenidas en los documentos titulados "Prognosis Barranquilla", no se incluyen datos referentes al cálculo de la hora 30, información que es de suma importancia para los análisis de capacidad de las instalaciones y verificación del cumplimiento de los estándares de calidad en el servicio para los diferentes periodos. ¿Es posible contar con un reporte de este tipo de información para los años del periodo de estudio?	En el cuarto de datos se presenta los estudios de Prognosis y Capacidad-Demanda desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA
128	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa conocer el número de pasajeros de salida totales del año 2012 que NO incluyan pasajeros en transito ni conexiones.	En el cuarto de datos se presenta los estudios de Prognosis y Capacidad-Demanda desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
129	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa conocer cual es la capacidad instalada de la pista, declarada y autorizada por Aeronáutica Civil de Colombia?	De acuerdo con el anexo 15 de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos - RAC, el numeral 15.3.2.1 señala "La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) es la Autoridad en materia de Información Aeronáutica en el territorio nacional, siendo la única responsable de la información publicada. Para tal efecto dicha función será prestada a través del área funcional encargada del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) de la Dirección de los Servicios a la Navegación Aérea, o quien haga sus veces , la cual se encarga de poner a disposición, en interés de la seguridad aérea toda la información que sea pertinente para las operaciones de aeronaves que realizan operaciones d aviación civil nacional e internacional dentro, hacia y desde el territorio colombiano." La infomación aeronáutica de los aeropuertos se recoge en los documentos conocidos como AIP y ellos están disponibles en la página web de la AEROCIVIL.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA
130	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera más respetuosa se solicita conocer los cálculos de H30 del año 2012 de acuerdo al siguiente detalle: H30 Operaciones de llegadas, domésticos, internacionales y totales / H30 Operaciones de salidas domésticos, internacionales y totales / H30 Operaciones llegadas + salidas, domésticos, internacionales y totales.	En el cuarto de datos se presenta los estudios de Prognosis y Capacidad-Demanda desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA
131	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa se solicita conocer la H30 de Operaciones de Llegadas + salidas de la plataforma de aviación comercial por aerolínea y por periodos de 10 minutos unicamente de la H30 del año 2012.	En el cuarto de datos se presenta los estudios de Prognosis y Capacidad-Demanda desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
132	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El cuarto de datos contiene exclusivamente el Plan Maestro de Desarrollo completo que data de Octubre de 1999. ¿Existe un documento similar actualizado? Ya que solamente se incluyen los planos generales de las actuaciones previstas para cada uno de los horizontes de planeación.	El Plan Maestro actual oficial es presentado a la Aerocivil en 1999 y aprobado por esta entidad en 2001; no existe ninguna versión más actualizada. Como se especifica en el Apéndice 2 - Técnico del Contrato de Concesión, el Concesionario será el responsable del desarrollo, ejecución, actualización y mantenimiento del Plan Maestro del Aeropuerto con un horizonte mínimo a 20 años, el cual deberá ser revisado cada tres (3) años y actualizado cada seis (6) años conforme Resolución 1621 del 2013, y según las especificaciones de la Circular Técnica Reglamentaria 053, por la que se regulan los Procedimientos para la Elaboración de Planes Maestros Aeroportuarios, ambos documentos suscritos por la aerocivil. De acuerdo con el numeral 5.1 (xix) del contrato de concesión la presentación del plan maestro deberá ser dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio, de conformidad con el Apéndice 2 - Técnico.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Técnico / Inversiones / Planes Maestros	TECNICA
133	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al cuarto de datos de ANI y respecto a la información de archivos en formato CAD, la información disponible data de 1999. ¿Es posible recibir planos en formato CAD actualizados tanto del edificio terminal como de las áreas de movimiento?	En el cuarto de datos se tiene los planos de las intervenciones en formato dwg y pdf, desarrollados como información de referencia para este proceso licitatorio. No obstante, es responsabilidad del Proponente la consecución de la información que considere necesaria para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Técnico / Inversiones / Planes Maestros	TECNICA
134	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa se solicita el plan de desarrollo urbano de la zona del aeropuerto actualizado, ya que dentro del PMD en la sección 11, pero la fuente marca 1993. ¿Nos pueden facilitar un documento actualizado del Plan de Desarrollo Urbano?	Se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Técnico / Inversiones / Planes Maestros	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>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. Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
135	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Dentro de los planos del desarrollo previsible del nivel 1 del edificio terminal, se muestra exclusivamente un crecimiento de la zona destinada para comercios y oficinas de las líneas aéreas. ¿Se cuenta con esquemas de crecimiento del resto de las áreas? Adicionalmente este crecimiento que aparece en el nivel 1, no figura en el nivel 2 del desarrollo previsible del campo de vuelos Fase 2 y Fase 3.	<p>- En los Planos de Intervenciones se representan las actuaciones más significativas del desarrollo previsible de forma ilustrativa, y se considera una propuesta de requisitos mínimos. El diseño definitivo deberá ser desarrollado por el Concesionario conforme los requisitos del Apéndice 2 - Técnico del Contrato de Concesión.</p> <p>- El área sombreada en la Fase 1 corresponde con la ampliación del Edificio Terminal y la remodelación de los accesos. La zona de ampliación que corresponde sólo al Edificio Terminal sí aparece representada en los planos de desarrollo del campo de vuelos de la Fase 2 y Fase 3.</p> <p>Como se ha citado anteriormente, estas actuaciones deben entenderse como mínimas, por lo que no exime al Concesionario, de estar también obligado a realizar tantas actuaciones como sean necesarias para el correcto funcionamiento del Aeropuerto, en todos sus ámbitos: operacional, mantenimiento, safety, security, comercial, ambiental y social.</p>	SKBQ ET FASES	TECNICA
136	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por medio de la presente se solicita de la manera mas respetuosa se solicita conocer cuando se realizo la ultima rehabilitación mayor en pistas, plataforma y rodaje?	En el Cuarto de Datos, se incluyen algunos de los estudios previos, e informes de análisis de infraestructura lado-aire y lado tierra, más significativos realizados en los últimos años ó en previsión de ejecutarse en el Aeropuerto de Ernesto Cortisoz. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos que considere necesarios y deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
137	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación a la pista, se proporcionan estudios de indice de perfil, coeficiente de fricción y resistencia de pavimento?	La información técnica de la pista está contenida en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) del Aeropuerto, documento público publicado en la página web de la Aerocivil. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
138	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Cual es el metodo utilizado para obtener los valores de PCN y que equipos se estan aplicando para los sondeos?	La información técnica del PCN está contenida en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) del Aeropuerto, documento público publicado en la página web de la Aerocivil. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
139	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En cuanto al plan de sustitución de losas que se menciona en el documento "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ" se podría aclarar la periodicidad del mismo. ¿Es un plan anual?	En el documento AD_Inventario Técnico_SKBQ, se recomienda adoptar un Plan de reposición el pavimento; la periodicidad la determinará el Concesionario una vez realizado el análisis detallado del estado y capacidad portante de las losas. El Concesionario será el responsable de realizar una auditoría interna de la infraestructura concesionada, con objeto de conocer el estado actual de su Infraestructura, y la vida útil de los Bienes de la Concesión, con objeto de diseñar, presentar, implementar y mantener un Plan de Mantenimiento particularizado y específico del Aeropuerto de Ernesto Cortissoz.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
140	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación a la plataforma de carga se podría conocer cuántas posiciones tiene la plataforma de carga?	La información técnica de las áreas de movimiento está contenida en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica) del Aeropuerto, documento público publicado en la página web de la Aerocivil. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
141	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación de la PTAR (Planta tratadora de agua) se solicita de la manera mas respetuosa describir la capacidad de la PTAR.	La información solicitada se encuentra publicada en la información ambiental relativa a Planes de Manejo Ambiental y Auditorias, disponible en el cuarto de datos de referencia. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
142	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al edificio terminal se solicita de manera respetuosa describir la capacidad de pasajeros para la que esta diseñado el edificio.	La información solicitada se encuentra publicada en el documento Análisis Capacidad - Demanda, disponible en el cuarto de datos de referencia. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
143	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al edificio terminal, ¿se cuenta con algun estudio de accesibilidad para personas con discapacidad en el edificio terminal y se puede proporcionar?	Es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos que considere necesarios y deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA
144	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación a la pista, se solicita de manera respetuosa conocer mayores detalles de la inestabilidad geotecnica presentada en la cabecera 05 o algun estudio realizado sobre el tema.	En el Cuarto de Datos, en la parte de Estudios Previos, se incluye información adicional relativa a esta inestabilidad. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Cuarto de Datos - "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ"	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
145	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En cuanto a los planos del edificio terminal ¿se proporcionarían planos en autocad para tener la posibilidad verificarlos con mayor detalle?	En el cuarto de datos de referencia se incluyen los Planos de las Intervenciones en formato dwg y pdf. En los Planos de Intervenciones, se representan las actuaciones más significativas del desarrollo previsible, de forma ilustrativa, y se considera una propuesta de requisitos mínimos. El diseño definitivo deberá ser desarrollado por el Concesionario conforme los requisitos del Apéndice 2 - Técnico del Contrato de Concesión. Como se ha citado anteriormente, estas actuaciones deben entenderse como mínimos, por lo que no exime al Concesionario, de estar también obligado a realizar tantas actuaciones como sean necesarias para el correcto funcionamiento del Aeropuerto, en todos sus ámbitos: operacional, mantenimiento, safety, security, comercial, ambiental y social.	SKBQ ET FASES	TECNICA
146	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación a los planos publicados ¿se cuenta con planos del estado actual de estacionamientos y se podrían ser proporcionados? Adicionalmente se podría conocer el nivel de uso de los estacionamientos?	Se entiende que la solicitud se refiere a los puestos de estacionamiento de aeronaves en plataforma. Debido a que existen varias plataformas y no es clara sobre cuál es su observación, se sugiere al Proponente que consulte el documento ANÁLISIS CAPACIDAD-DEMANDA incluido en el cuarto de datos de referencia, en el que podrá disponer de la información solicitada. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	SKBQ ET FASES	TECNICA
147	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación al documento "AD_Inventario_Tecnico_SKBQ" ¿se cuenta con fichas técnicas de elevadores, escaleras y equipamiento electromecánico y se puede proporcionar?	Es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos que considere necesarios y deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.	SKBQ ET FASES	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
148	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia a la infraestructura en pistas, plataformas y rodajes está preparada para recibir el crecimiento de carga previsto? Cual es la aeronave de diseño de los pavimentos?	<p>La capacidad actual de las pista, plataformas y calles de rodaje está establecida en el AIP del aeropuerto. De acuerdo con el Apéndice 2 - Técnico, se incluyen las actuaciones necesarias para adecuar el aeropuerto al crecimiento de carga previsto en el proceso de estructuración. Los pavimentos deben calcularse cumpliendo los estándares recomendados por la OACI y la FAA (Documentos de referencia los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 150/5320-6E Airport Pavement Design and Evaluation. (Cálculo de firmes apoyado en el software FAARFIELD 1.305. - 150/5335-5B Standardized Method of Reporting Airport Pavement Strength – PCN - 150/5370-10E. Standards for Specifying Construction of Airports <p>OACI: Doc 9157-AN/901 Parte 3. MANUAL DE DISEÑO DE AERÓDROMOS PARTE 3 PAVIMENTOS</p> <p>No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.</p>	SKBQ ET FASES	TECNICA
149	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia al numeral 3.11 "certificación de aerodromos" se solicita conocer de manera respetuosa si ya se ha realizado una pre-verificación para obtener esta certificación?	Existe un documento que incluye el análisis del cumplimiento de estándares OACI, Anexo 14, Vol 1 y RAC-14, que se incluye en el Cuarto de Datos, en el apartado de Estudios Previos. No obstante, es responsabilidad del Proponente desarrollar los estudios técnicos y sus propias estimaciones que considere necesarios para la elaboración de su Propuesta.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
150	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En referencia al numeral 1.2.1 - "pista 05-23" - línea 26; existe un listado detallado de obstáculos y se podría conocer?	La información sobre los obstáculos disponibles es la que se encuentra publicada en la AIP vigente del aeropuerto. No obstante es responsabilidad del Concesionario la ejecución y actualización del plano de superficies limitadoras de obstáculos conforme al documento 9137-6 de la OACI. Este plano recogerá como mínimo lo relacionado con la limitación de obstáculos en los aeropuertos, zonificación de alturas y señalamiento e iluminación de obstáculos dentro y fuera del aeropuerto.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
151	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se solicita de la manera mas respetuosa compartir los estados financieros del Aeropuerto al cierre de los años 2012 y 2013.	En el Cuarto de Datos del proceso se pondrá a disposición de los precalificados, las cuentas de resultados financieros de los aeropuertos para los años 2012 y 2013. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Financieros	TECNICA - FINANCIERA
152	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En la política de propiedades, planta y equipos se establece que la depreciación se determina en base a la vida útil estimada de los activos adquiridos a diferentes tasas de depreciación; adicionalmente se menciona que los activos adquiridos se depreciacion al remanente de la concesión, que tipo de activos son depreciados al remanente de la concesión?, ya que pareciera que existe contradicción, en la determinación de los porcentajes de depreciación a aplicar.	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
153	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por el mantenimiento mayor (rehabilitación de pistas, calles de rodaje, plataformas, etc) al que se esta obligado por el contrato de concesión, ¿existe la practica de reconocer una provisión por este tipo de mantenimiento? o ¿cuando este se lleva a cabo el desembolso se carga a los resultados del perido en que se realiza?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
154	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	A efecto de determinar las obligaciones laborales a largo plazo (indemnización legal, antigüedad) ¿no se utilizan los servicios de un actuario?, o en base a que se determinan estas obligaciones a largo plazo?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
155	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Porque la estimación de cuentas incobrables se registra en cuentas de orden y no disminuyendo el saldo de la cartera?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
156	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Dentro del efectivo e inversiones temporales, observamos que existen algunas restricciones; sin embargo, estos no son presentados por separado del activo circulante, ¿cual es la razón para no hacerlo?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
157	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Por los prestamos a empleados que son presentados como parte de Deudores Diversos, ¿existe cobro de intereses?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
158	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Que tipo de inventario (que activos son) fue registrado por la dación de pago de ATA? Adicionalmente, ¿a cuanto asciende la pérdida por concepto de la provisión de inventarios?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
159	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Porque no existe en el estado de cambios en el patrimonio de los accionistas un registro de la reserva legal? ya que de acuerdo a la legislación deberá separarse un 10% de las utilidades del ejercicio; y el estado de resultados muestra una utilidad neta.	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
160	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Observamos que existe una revaluación del patrimonio por efectos de inflación, ¿porque en los demas activos no monetarios no se observa un efecto de revaluación? Actualmente las normas contables colombianas, obligan al reconocimiento de los efectos de inflación.	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
161	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Porque dentro de los costos de operación al 31 de diciembre los seguros son negativos?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortissoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
162	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿A que se refieren las retenciones efectuadas por los clientes, que se encuentran registradas formando parte del rubro de deudores diversos?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
163	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En el estado de flujo de efectivo se observa que se realizo un pago de dividendos, ¿cuando fue realizado ese pago? ya que no se observa un movimiento en el estado de cambios en el patrimonio de los accionistas.	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
164	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Porque no existe en la contabilidad el registro de un activo intangible, que represente los bienes inmuebles concesionados?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
165	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿El Aeropuerto Realiza pagos provisionales a cuenta del impuesto sobre la renta ?	El Proponente deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
166	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Que impuestos son los que estan sujetos para el aeropuerto a nivel federal ? Estatal ? Y/o local ?	El Proponente deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. Es de anotar que en Colombia no existen a nivel federal.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
167	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	No se ve reflejado los impuestos diferidos, dentro de que rubro vienen incluidos y cual es el importe de los mismos ?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
168	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Cual es el tratamiento para la distribución de dividendos ? Que tasa de impuesto pagan y sobre que base? Se pueden distribuir dividendos exentos de impuestos ?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
169	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Emitió la DIAN resolución sobre la Liquidación Oficial de Revisión No. 022412011000206 del 24 de octubre de 2011 ?	Su observación es realizada sobre los estados financieros de Aeropuertos del Caribe S.A., anterior concesionario del aeropuerto Ernesto Cortisoz. La ANI ha puesto a disposición de los precalificados la información financiera del aeropuerto durante la administración de la sociedad Aeropuertos del Caribe S.A. pero no tiene responsabilidad sobre la información allí señalada. Se aclara que la información que se publica en el cuarto de datos es de carácter referencial.	Cuarto de datos / Ernesto Cortisoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
170	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Con que periodicidad se determinan y/o pagan los impuestos ?	Las fechas de pagos de impuestos están establecidas por la legislación tributaria Colombiana.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
171	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Cual es la tasa del impuesto a las ventas?	La tasa de impuesto a las ventas está establecida en la legislación tributaria colombiana.	Cuarto de datos / Ernesto Cortissoz / Estados Financieros ACSA 2011	TECNICA - FINANCIERA
172	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se tiene establecida y actualizada la reglamentación necesaria para atender el proceso de Certificación de Aeródromos?	La sección 14.2.3 del RAC establece la reglamentación pertinente, sin perjuicio de la información que deba ser consultada por el proponente en desarrollo de su debida diligencia.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
173	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se tiene la facultad como ofertante para consultar y utilizar la reglamentación sobre Certificación de Aeródromos?	La regulación es información pública que puede ser consultada por el proponente en desarrollo de su debida diligencia.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
174	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se requiere confirmar el Plazo de 4 meses para la Elaboración del Manual de Aeródromo?	En los términos de la sección 3.11.1 del Apéndice 2 - Técnico el Manual de Aeródromo deberá ser entregado al Concedente y al Interventor en el plazo de 4 meses contados a partir de la fecha de la firma del Acta de Inicio.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
175	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se cuenta con Manuales de Procedimientos Técnicos vigentes?	El Proponente deberá llevar a cabo la debida diligencia, las visitas al lugar donde se desarrollará el proyecto y al elaborar su Propuesta, deberán tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos, y cualquier otra información financiera, cualesquiera que éstas sean, se deberán basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
176	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se cuenta con Manual de Aeródromo (aprobado o en proyecto)?	En el Apéndice 2 del Contrato de Concesión, numeral 3.11.1, se indica que "El Manual de Aeródromo según su alcance definido en la Parte Decimocuarta (RAC Parte XIV) en el caso del presente Modelo de Concesión, será elaborado por el Concesionario y supervisado y coordinado por la Interventoría y por el Concedente en su calidad de Autoridad Administradora del aeródromo". El Concesionario deberá entregar el Manual de Aeródromo en el plazo de 4 meses contados a partir de la fecha de la firma del Acta de Inicio.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
177	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Se cuenta con Planos de Superficies Limitadoras de Obstáculos aprobados por la Autoridad Aeronáutica?	Si se cuenta con los planos de superficies limitadoras de obstáculos, la información se encuentra en la AIP del Aeropuerto y esta a su vez en la página web de la Aerocivil.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
178	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	¿Los elementos necesarios para la integración del Manual de Aeródromo cuentan con la aprobación de la Autoridad?	El Manual de Aeródromo para cada Aeropuerto, según su alcance definido en la Parte Decimocuarta (RAC Parte XIV), será elaborado por el Concesionario y aprobado por la AEROCIVIL en los términos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	Apendice 2 - Técnico	TECNICA
179	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El pliego de condiciones no regula de manera clara la vinculación de los fondos de capital privado que durante la precalificación emitieron una carta de respaldo. En efecto, el pliego se limita a señalar que se debe aportar el compromiso de inversión en firme por parte del Fondo pero en ningún momento establece las reglas de la vinculación definitiva del Fondo al proyecto. Como debe ser de conocimiento de la ANI los fondos de capital privado invierten en proyecto mediante la adquisición de participación accionaria en los mismos y en algunos casos, junto con la inversión de capital puede hacer algún tipo de financiación mezzanine. Pero en términos	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 indirecta 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. De acuerdo con lo señalado en el párrafo del artículo 3 del Decreto 1467 de 2012, "Las personas jurídicas podrán presentar propuestas respaldadas en compromisos de inversión irrevocables de Fondos de Capital Privado."	Pliego de Condiciones Numeral 3.3	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>generales la inversión se hace al capital. No sobra recordar que la Ley 1508 de 2012 no solamente busca la vinculación de los fondos de capital privado a los proyectos de APP sino que en ningún momento limita su participación en los procesos de selección como lo ha entendido la ANI. En efecto, la Ley 1508 de 2012 establece que los contratos de APP deben suscribirse con personas naturales o jurídicas, pero no hace ninguna referencia a la naturaleza jurídica de las personas que participan en los procesos de selección. Ahora bien, si la ANI obliga a constituir un SPV para la suscripción del contrato de concesión y de acuerdo con la ley colombiana los fondos de capital privado pueden ser accionistas de sociedades, no vemos por qué la ANI limita la participación de estos vehículos en las estructuras plurales. Por lo tanto, agradecemos a la ANI que modifique los pliegos de manera que se puedan incluir como miembros de la estructura plural a los fondos de capital privado de manera que suscriban el contrato de promesa de sociedad y puedan constituir el SPV conjuntamente con los demás miembros de la EP.</p> <p>En todo caso, la ANI deberá señalar el mecanismo para que los fondos de capital privado puedan ejercer su objeto consistente, se reitera, en la inversión en acciones de los proyectos en los que participa.</p>	<p>En estas condiciones, los Fondos de Capital Privado tienen legalmente definidas la forma y alcance de su participación en procesos tendientes a la celebración de un negocio jurídico sujeto a la Ley 1508 de 2012. Así, no podrán ser integrantes de una Estructura Plural, sino que podrán respaldar los compromisos de una persona jurídica que presente propuesta, que será la que ostente esas calidades.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
180	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El numeral que se comenta señala que "máximo podrá aportarse un (1) cupo de crédito por miembro de estructura plural ...". Agradecemos nos confirme el siguiente entendimiento de la frase citada: Si una estructura plural está conformada por 2 miembros, se podrán aportar 2 cupos de crédito que sumados den el valor solicitado para el respectivo módulo; si la estructura plural está conformada por 3 miembros entonces podrán aportarse 3 cupos de crédito, y sucesivamente.	Es correcto su entendimiento.	Pliego de Condiciones Numeral 3.10,1(a)	FINANCIERA
181	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El numeral que se comenta señala en el párrafo 1 que "se podrán sumar varias certificaciones de cupo de crédito específico otorgadas a uno o varios miembros de la estructura plural o al Oferente Individual. Máximo podrá aportarse un (1) cupo de crédito por miembro de estructura plural ..." Se considera que de la lectura simple del aparte citado se puede derivar una contradicción en el pliego en la medida en que en la primera frase dice claramente "varias certificaciones ... otorgadas a uno ... miembros ..." lo que implica que a un mismo miembro le podrían expedir varias certificaciones; sin embargo en la segunda frase señala que solamente pueden aportarse una certificación por miembro de la estructura plural. Se solicita a ANI revisar el párrafo en comentario y hacer los ajustes correspondientes.	En los términos señalados en la sección descrita una misma estructura plural puede presentar varias certificaciones de cupo de crédito específico otorgadas a uno o varios de sus miembros. Lo anterior no significa que un mismo miembro pueda aportar varias certificaciones de cupo de crédito específico. De allí la precisión según la cual "máximo podrá aportarse un cupo de crédito por miembro de estructura plural". Por lo anterior no procede el ajuste solicitado.	Pliego de Condiciones Numeral 3.10.2	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
182	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	El párrafo 3 de este numeral señala que en caso de no resultar adjudicatarios el cupo de crédito pierde vigencia. Agradecemos se precise si la vigencia se pierde el mismo día de la adjudicación o el día hábil siguiente.	El cupo de crédito pierde vigencia a partir del día hábil siguiente teniendo en cuenta que los términos se cuentan a partir de la media noche del vencimiento de acuerdo con el Régimen Político y Municipal.	Pliego de condiciones Numeral 3.10.2	JURÍDICA
183	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Agradecemos a la ANI confirmar cuál será el mecanismo de verificación de cumplimiento de la Oferta Técnica por parte del adjudicatario del proceso de selección. Lo anterior, en la medida en que, a menos que sea claramente verificable y sancionable el incumplimiento, esta Oferta Técnica no sería sino una mera formalidad que no cumpliría su propósito real.	Una vez seleccionado el Oferente la Entidad verificará que cumpla con todos los compromisos adquiridos en su propuesta, entre ellos la oferta técnica, para lo cual empleará los mecanismos que considere pertinentes para validarlos a través del interventor y supervisor del contrato. En caso contrario, la Entidad hará exigible las cláusulas contractuales que regulan el incumplimiento.	Pliego de condiciones Numeral 4.2.1.	TECNICA
184	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Agradecemos a la ANI publicar en el SECOP la certificación de que trata el literal (b) del artículo 150 del decreto 1510 de 2013	De acuerdo con el numeral 4.4.3 del Proyecto de Pliego, la ANI verificará en el SECOP la certificación a que se refiere el literal b del artículo 150 del Decreto 1510 de 2013. Ahora, de acuerdo con el numeral 4.4.4 del Proyecto de Pliegos, en el evento en que dicha certificación no se encuentre publicada en el SECOP, el oferente deberá adjuntarlo en su oferta.	Pliego de condiciones Numeral 4.4.3	JURÍDICA
185	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se sugiere ajustar la numeración de este numeral en su integridad; resulta confusa.	Se ajustará la numeración del numeral 5.3.1 del nuevo proyecto del pliego de condiciones.	Pliego de condiciones Numeral 5.3.1.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
186	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se sugiere precisar que adjuntar el Anexo 12 solamente será obligatorio para quienes quieran acreditar la calidad de MYPIME, no para todos los oferentes.	Si se revisa con detenimiento las instrucciones contenidas en el Anexo 12 del Pliego de Condiciones, y en particular el numeral (1) de dicho documento, se evidenciará que su diligenciamiento y suscripción solo procede en caso que el Proponente Individual o Miembro de la Estructura Plural cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 905 de 2004 para efectos de tener la condición de Mipymes. Si ninguno de los anteriores son Mipymes no deben suscribir el Anexo respectivo.	Pliego de condiciones numeral 5.3.1.(xv)	JURÍDICA
187	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se solicita a la ANI eliminar el numeral que se comenta de los Pliegos. Lo anterior, en la medida en que el proceso de selección nunca se planteó por la ANI como un proyecto integral sino como una única licitación con dos (2) objetos. Obligar a los precalificados a estas alturas del proceso de selección (habiendo agotado la precalificación) después de haber presentado esta licitación bajo el esquema de dos objetos, resulta en un cambio sustancial de las condiciones presentadas durante la precalificación. Es evidente con este nuevo esquema que la ANI busca adjudicar a quien acepte presentar oferta por los dos módulos, quedando en abierta desventaja quienes solamente presenten oferta para el módulo 1. Por lo tanto, no resulta justo ni transparente con los participantes tanto en la precalificación como ahora en la licitación que se cambien las reglas de juego de esta forma.	Su observación ha sido analizada por la ANI y en la versión del nuevo proyecto de Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Pliego de condiciones numeral 6.10	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
188	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Entendemos que la limitación contenida en este numeral debe leerse "siempre y cuando el valor de su Oferta Económica no sea inferior a 1.5 veces ..." De ser correcto nuestro entendimiento sugerimos corregir. Adicionalmente agradecemos verificar el límite señalado en este numeral con el establecido en el numeral 4.3.1.	Las condiciones establecidas en el numeral 6.11.3 del Proyecto del Pliego de Condiciones son correctas.	Pliego de condiciones numeral 6.11.3	TÉCNICA
189	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	En relación con la asignación de puntaje a la oferta económica, entendemos que la ANI asigna 700 puntos. Sin embargo, esta alternativa solamente sería aplicable si la ANI no asignara los 100 puntos a la oferta conjunta de los módulos 1 y 2. Por lo cual agradecemos a la ANI confirmar nuestro entendimiento de que lo previsto en el numeral 6.10 debe ser eliminado.	Su observación ha sido analizada por la ANI y en la versión del nuevo proyecto de Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Pliego de condiciones numeral 6.11.10	TÉCNICA
190	ESTRUCTURA PLURAL OMA-DARBY / COLPATRIA	2014-409-008552-2 (24-02-2014)	Se sugiere revisar la redacción de este literal (e) en la medida en que resulta algo confusa la redacción. Entendemos que no es causal de rechazo cuando la ANI puede hacer los ajustes de oficio a la oferta económica. De ser así, sugerimos revisar la redacción que reiteramos es confusa.	Su entendimiento es impreciso, ya que la Entidad solo puede hacer correcciones de oficio cuando se trate de errores de cálculo o aritméticos.	Pliego de condiciones numeral 7.6.1.	JURÍDICA
191	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Cambio de Ley. Cláusula 15.2 El riesgo de cambio de Ley Aplicable es imprevisible y, por tanto, no debe asignársele al particular. Lo anterior, no sólo porque no es cuantificable, ni previsible, sino porque la entidad pública está en mejor posición de asumirlo y controlarlo.	La asignación del riesgo normativo por cambio tributario, sigue de manera estricta los Lineamientos de política de riesgos de la Entidad, 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 en forma directa y por sí sola afecte el costo de ejecución del contrato, exceptuando	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	RIESGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>Aunque el contrato de concesión regula lo relativo al "Cambio Tributario", se sigue radicando, en cabeza del concesionario, el riesgo derivado de los demás cambios que se presenten en la Ley Aplicable. En consecuencia, respetuosamente les agradecemos revisar la asignación y efectuar una distribución que siga los mismos lineamientos del "Cambio Tributario."</p>	<p>los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta, será compartido entre la ANI y el Concesionario de la siguiente manera:</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales."</p> <p>Las condiciones 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>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
192	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Giro de Equity. Cláusula 1.1 En la definición de "Giro de Equity" se establece que, en ningún caso, la deuda subordinada podrá estar al mismo nivel de la deuda de los prestamistas. Al respecto solicitamos no incluir este tipo de restricciones en este documento pues es algo que será acordado, en su momento, con los prestamistas y/o inversionistas, de acuerdo con la estructura financiera que se determine.	En la versión publicada del contrato se incluyó la condición por la cual los tiempos de pago de la deuda subordinada y de la deuda de prestamistas podrá supeditarse al acuerdo privado entre el concesionario y los prestamistas para el efecto, y dicho acuerdo sea expreso.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA
193	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Obligación de financiación. Cláusulas 3.3 (c) y 3.4. © En esta Sección se establecen los instrumentos mediante los cuales deben obtenerse los Recursos de Deuda. Solicitamos se prevea la posibilidad de contar con instrumentos adicionales no previstos a la fecha ya que la redacción actual podría limitar las fuentes de financiación.	La Entidad considera que los instrumentos que se establecen en el contrato parte general para la obtención de los recursos de deuda son suficientes para que el Concesionario cumpla con la obligación de financiación. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA
194	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Cierre financiero. Cláusula 3.4 (f) En esta Sección se establecen las características que deben tener los Prestamistas. Solicitamos se prevea la posibilidad de contar con Prestamistas con características diferentes no previstas a la fecha ya que la redacción actual podría limitar las fuentes de financiación.	Las características previstas en la sección citada por el observante, corresponden a las condiciones que la ANI considera exigibles y aceptables para los prestamistas, las cuales son lo suficientemente amplias. Por lo anterior no se acepta la solicitud del observante.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
195	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Recursos de Patrimonio. Cláusula 1.1 En la definición de “Recursos de Patrimonio” se establece que la deuda subordinada no podrá ser pagada hasta que se paguen, en su totalidad, los endeudamientos que dan origen a los Recursos de Deuda. Al respecto, solicitamos no incluir este tipo de restricciones en este documento, pues es algo que será acordado, en su momento, con los prestamistas y/o inversionistas, de acuerdo con la estructura financiera que se determine.	La entidad considera pertinente mantener la regulación que al respecto trae el contrato en lo relacionado con recursos del patrimonio. Por otra parte la restricción sobre el pago de la deuda subordinada tiene como excepción si media acuerdo expreso en contrario	Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA
196	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Calidad de la Información entregada por la ANI. Cláusula 1.2 (b-vi) 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.	El cuarto de información de referencia alberga diferente tipo de información que no puede resultar vinculante para la ANI y, por tanto, se suministra a título meramente informativo. Por su parte, el deber de planeación también recae en cabeza del Contratista, por lo cual deberá verificar la exactitud y suficiencia de la información suministrada so pena de vulnerar dicho principio rector de la contratación estatal. Por ello el mismo pliego de condiciones definirá la información que efectivamente resultará vinculante, puesto que se tiene la suficiente certeza y relevancia dentro del proceso.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
197	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Declaraciones y Garantías. Cláusula 2.6. (ii) El SPV que se constituya por parte del Concesionario NO debe tener objeto único. Lo anterior, debido a que: (i) La Ley	Al numeral (ii) puede que la ley no lo obligue, pero el contrato sí lo exige para garantizar la buena ejecución del contrato y el cumplimiento cabal de las obligaciones derivadas de este. Al numeral (vi) de acuerdo con la ley 1508, el contrato de APP es un instrumento que, entre sus finalidades esenciales, “involucra la retención y	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>aplicable no lo exige y (ii) los recursos del concesionario para el proyecto se encuentran en su totalidad en el patrimonio autónomo, lo cual implica que la ANI no estaría corriendo riesgos al respecto. En adición, el hecho de tener objeto único puede afectar la estructura de financiación, limitando, de manera injustificada, la consecución de los recursos necesarios para el proyecto.</p> <p>En consecuencia, respetuosamente sugerimos que este punto sea analizado de manera detallada y juiciosa por parte de la ANI.</p> <p>(iv), (vi) Estas declaraciones implican una aceptación incondicional de la información suministrada por la ANI y de la asignación de riesgos que, según se ha señalado, no es viable legalmente, desconoce lo previsto por la jurisprudencia aplicable sobre el particular e implica asunción de importantes costos frente a la financiación.</p> <p>(ix) La facultad de la ANI de ejercer la consulta de información en "cualquier momento" puede llevar a interrupciones y afectaciones del negocio innecesarias e inconvenientes. Se solicita poner un término en el que la ANI debe informar cuándo ejercerá tal facultad.</p>	<p>transferencia de riesgos entre las partes". Para ello, la propia ley establece el criterio general de asignación, atribuyéndolos a "la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos", sin poderse deducir de aparte alguno de la norma la existencia de una tarifa legal según la cual ciertos riesgos deben quedar en cabeza de una u otra parte. Bien por el contrario, de acuerdo con la ley, la labor de asignar riesgos a cada parte debe hacerse caso por caso y, dependiendo de cada proyecto específico, siempre conforme al criterio general de asignación al que nos hemos referido.(vi) Al numeral (ix) es obligación del concesionario mantener a disposición permanente de la ANI y del interventor la información del patrimonio autónomo.</p>		
198	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Términos y condiciones del contrato de Fiducia Mercantil. Cláusula 4.2 numeral (iii) literal (e) y literal (a).	En cuanto a la solidaridad, el contrato es claro en establecer que respecto de la relación contractual entre el concesionario y la fiduciaria ellas serán responsables frente a la Entidad por todos aquellos incumplimientos o desconocimientos de derechos que se	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	COLOMBIA SPV		<p>Respetuosamente solicitamos se elimine la solidaridad existente entre el Concesionario y la Fiduciaria por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de fiducia mercantil. No existe sustento jurídico ni práctico que justifique esta solidaridad. La Fiduciaria debe ser la responsable, exclusiva y única, de las obligaciones que se pacten en el contrato de Fiducia y de las establecidas en cabeza de ella en la Ley Aplicable y en el contrato de concesión. El concesionario no debe ni tiene la capacidad de asumir el cumplimiento de obligaciones a cargo de un tercero completamente independiente.</p> <p>Sección 4.2 (d). Se solicita establecer que la inasistencia de la ANI al Comité Fiduciario por razones no imputables a la Fiduciaria o al Concesionario no será motivo para la no realización del mencionado Comité.</p> <p>Sección 4.2 (i). Se solicita limitar la cantidad de veces o establecer un período específico (p. ej. lo primeros 5 días de cada mes) durante el cual la ANI y/o el Interventor podrán solicitar información a la Fiduciaria, puesto que la redacción actual podría llevar a un aumento desproporcionado de la carga operativa que requeriría la atención de las solicitudes de la ANI y/o de Interventor.</p> <p>Sección 4.2 (m). El plazo establecido para aprobar el cambio de la Fiduciaria es muy amplio y se solicita reducirlo a 15 días.</p>	<p>encuentren en el contrato o en la ley aplicable, solidaridad necesaria atendiendo la naturaleza del contrato.</p> <p>En cuanto a la sección 4.2 (d) No se acepta la solicitud del observante. Debido a la naturaleza de las decisiones a ser tomadas en el Comité Fiduciario se estima necesario la presencia de la ANI en su realización.</p> <p>Respecto de la sección 4.2 (i) la Entidad considera conveniente tener la facultad libremente de ejercer su derecho de inspección ya sea a través de sus funcionarios o del Interventor, lo anterior con el fin de asegurar un seguimiento al proyecto a través de su facultad de supervisión.</p> <p>En cuanto a la sección 4.2 (m) se considera que el plazo allí establecido es el requerido por la Entidad y en consecuencia es el mínimo razonable. Por lo anterior no se acogen sus observaciones.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
199	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Gobierno corporativo del SPV. Cláusula 11.9. (24) Capítulo 7 (Parte Especial)</p> <p>En general la ANI no tiene facultad legal para condicionar la forma como el concesionario administrará la sociedad contratante, ni puede el ente estatal imponer requisitos respecto de la estructura societaria y jurídica que el concesionario fije para esos efectos. Podría considerarse la posibilidad, en aras de la transparencia, de que el concesionario adopte un manual de buen gobierno corporativo siguiendo para ello la regulación existente sobre la materia, sin que la ANI pueda determinar o condicionar su contenido.</p> <p>Por otra parte, se solicita eliminar la restricción referente a la composición de la Junta Directiva la cual, conforme a la ley aplicable, debe ser definida de manera exclusiva por el Concesionario. Lo dispuesto en el contrato de concesión (11.9. (24)(viii)) puede llevar al absurdo de que un accionista minoritario (con menos del 25% de participación) tenga la potestad de nombrar más miembros en la Junta Directiva que un accionista relevante pero no controlante (con una participación entre el 25% y el 50%).</p>	<p>En ejercicio de la autonomía de la voluntad que rige la actividad contractual del Estado. En consecuencia, el ejercicio de dicha autonomía no está sujeto a la expresa autorización de una Ley –como parece expresar el observante–, sino a su prohibición por el ordenamiento jurídico. Ahora bien, no existe restricción legal ni constitucional alguna que impida que el Contrato de Concesión determine ciertas condiciones mínimas de organización corporativa que sean de obligatorio cumplimiento para el Concesionario necesarias para garantizar que el SPV cuyo único propósito es desarrollar el Contrato sea administrado siguiendo unas reglas mínimas de buen gobierno corporativo de acuerdo con diversos estándares internacionales que garanticen la transparencia en la ejecución del Contrato y que faciliten la supervisión y el control de dicha sociedad por todas las entidades mencionadas por el observante. Dichas medidas constituyen una verdadera garantía para la ejecución del Contrato de Concesión en términos de transparencia, no solo frente al Estado sino frente a la población que se beneficiará por la puesta en marcha del Proyecto. En contra de lo señalado por el observante, la obligación de cumplir el principio de transparencia es predicable también de los contratistas de la administración.</p> <p>La contribución de las medidas previstas en el Contrato al cumplimiento de este principio, así como a que el concesionario –administrador de activos públicos, en virtud de la concesión– mantenga prácticas sanas de buen gobierno, es evidente de una mera lectura de la Sección 11.9 (24) de la Parte General.</p> <p>En lo que tiene que ver con la postulación de los miembros independientes, su observación está siendo analizada por la ANI y, de ser el caso, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación con la publicación del nuevo pliego de condiciones.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
200	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Solicitudes de información por parte de la ANI. Inspección. Cláusulas 4.2. (x, xi, y xii)</p> <p>Como ya se señaló, los requerimientos de información por parte de la ANI, así como la obligación de mantener toda la información del concesionario disponible, deben estar regidos por un criterio de razonabilidad. En este sentido, proponemos se revisen las obligaciones contempladas en los numerales 4.2. (x, xi, y xii) La presentación semestral de estados financieros auditados y el reporte mensual de ingresos y egresos, impone una carga excesiva, la cual si bien podría considerarse aplicable para la Fiduciaria administradora del Patrimonio Autónomo, carece de lógica tratándose del concesionario, pues éste no administra recursos del proyecto (todo ellos deben estar consignados en el Patrimonio Autónomo).</p>	<p>La Entidad no acepta su solicitud relacionada con la modificación en los plazos de entrega de los estados financieros. Es indispensable que exista la entrega de Estados Financieros auditados en Junio y Diciembre, con la especificación de los ingresos y egresos establecida, así como los reportes mensuales, para que tanto la Entidad como la Interventoría estén debidamente informados y se pueda realizar una supervisión de las actividades que en materia financiera y contable adelanta el Concesionario. El costo de estas actividades deberá ser reflejado por el Concesionario en su oferta económica.</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
201	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>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>	Las disposiciones comentadas establecen 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. No se acoge la observación frente a los plazos, ya que la entidad los considera adecuados de acuerdo a las labores a desempeñar.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
202	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Notificación. Numeral 23.18</p> <p>En la parte especial no se señala ni el lugar ni la forma de las notificaciones, como se plantea en la parte general. Debe contemplarse la posibilidad de aceptar notificaciones vía correo electrónico.</p>	El lugar y la forma de las notificaciones no se señala en la Parte Especial sino en la definición de Notificación en el numeral 1.1 de la parte general del contrato. No se acepta su solicitud. Con el fin de evitar inconvenientes, respecto del recibo efectivo o no de los correos electrónicos, y teniendo en cuenta que las notificaciones se efectúan en procedimientos de relevancia para el Proyecto, se considera que las mismas deben efectuarse físicamente en la dirección que para ello designe cada Parte dentro del Contrato.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
203	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Administración del Patrimonio Autónomo. Cláusula 4.1 (E)</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 5 días hábiles.</p>	No se acepta su solicitud. Los proponentes tienen a su disposición dentro del proceso de selección los requisitos que debe cumplir el contrato de fiducia mercantil, por lo que el plazo otorgado se considera suficiente para cumplir con la obligación de entregar la minuta a la Entidad. Por su parte, la Entidad no cuenta todavía con la minuta que será presentada por el Concesionario, por lo que requiere de mayor tiempo para verificar que se cumplan los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
204	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Información Financiera. Numeral 1.1.</p> <p>La redacción de esta definición no es muy clara: (i) Puede llegar a entenderse que la ANI puede usar la información financiera del concesionario a su entera disposición; (ii) No se entiende porqué la información financiera no sirve de criterio de interpretación del contrato si, como lo establece el propio contrato, es necesario presentar informes financieros cada mes, trimestre y año.</p>	Es importante aclarar que la Información Financiera señalada en el numeral 1.1 en la definiciones incluye los datos financieros establecidos en el Apéndice 10 - Información Financiera referido exclusivamente al Proyecto, mientras que los informes financieros requeridos en el contrato para llevar un control del cumplimiento de las normas financieras y contables del SPV. El hecho de que la información financiera entregada por el concesionario sea de referencia deriva del hecho se trata de unos datos entregados por éste sin concurrir la voluntad de la ANI y en cuya elaboración la entidad no participó, por lo que no tiene efectos vinculantes para aquella.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
205	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Tasa de descuento real de los ingresos (TDI). Cláusula 21.2</p> <p>Consideramos que la tasa de descuento real de los ingresos de 0,51436% efectiva mensual para el cálculo de la Diferencia de Recaudo al año 18 es demasiado baja para la dimensión y riesgo de los proyectos a realizar.</p> <p>Nos parece muy importante poder contar con el sustento de esta tasa para conocer las variables que se tuvieron en cuenta para formularla.</p> <p>Adicionalmente, en un escenario de terminación anticipada, la tasa de descuento en el evento de terminación anticipada (TE) debería ser mayor para que pueda reconocer de manera apropiada las inversiones y las fuentes de financiamiento. Proponemos que la misma oscile, dependiendo del evento que da lugar a la terminación anticipada, alrededor de 1.2% mes vencido, y no a 0.7% que es el nivel de la tasa actual.</p>	<p>En cuanto a los dos primeros párrafos la observación no procede a este proceso de licitación, en cuanto este proyecto no presenta cálculo de la Diferencia de Recaudo.</p> <p>En cuanto a la tasa aplicable a las fórmulas de Terminación Anticipada no se acoge su observación en cuanto las fórmulas de Terminación Anticipada, establecidas en el numeral 22.3 del Contrato de Concesión, reconocen los costos de financiación.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
206	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Intereses remuneratorios y de mora. Cláusula 3.10.</p> <p>Debe tenerse en cuenta que los intereses remuneratorios y de mora pactados en el contrato de concesión, (i) no son suficientes para costear las obligaciones de financiación (no se ajustan a la realidad del mercado) y (ii) pueden implicar riesgos en la medida en que se trata de tasas o sumas fijas y no de fórmulas que puedan ajustarse ante la presencia de eventos o circunstancias que recomienden revisión o modificación. Es por esto que proponemos el establecimiento de tasas variables que reconozca, en todos los eventos, el costo financiero que debe asumir el Concesionario (como mínimo debe ser la tasa de fondeo del Concesionario)</p> <p>Adicionalmente, consideramos que los plazos establecidos para empezar a causar intereses de mora a la ANI, son muy prolongados.</p>	No procede su solicitud. La Entidad reitera las tasas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales atienden las características propias del proyecto. El plazo para iniciar a contar la mora es el tiempo que la Entidad considera necesario para disponer de los recursos para hacer frente a una obligación de pagos. De cualquier manera es jurídicamente posible a las partes establecer plazos de mora por vía contractual.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
207	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Aplicación Ley 1682 de 2013 (Ley Infraestructura).</p> <p>a. La recién expedida Ley de Infraestructura, regula de manera distinta la gestión predial. Por ejemplo, radica en cabeza del Estado la gestión predial (aunque permite su delegación), autoriza la expropiación administrativa, la entrega anticipada de los predios y contempla el saneamiento "automático" de los mismos</p>	Los prepliegos y todos los documentos anexos a la presente convocatoria reflejan de manera concordante la regulación contenida en la Ley 1682 de 2013.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURIDICA - PREDIAL

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>por motivos de utilidad pública.</p> <p>b. De igual manera, esta Ley, en su artículo 40, establece que el responsable de la gestión ambiental se determinará en cada contrato específico. Aunque los verdaderos avances en esta materia se verán reflejados en los procesos que se abran en 3 años (artículo 39), aspectos como la no exigencia de licencia ambiental para proyectos de mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento, sí aplican para los actuales proyectos de 4G.</p> <p>c. De igual manera, debe estudiarse la aplicación del Decreto 2613 de 2013, en lo que respecta a la gestión social y su relación con la ley antes referida.</p> <p>d. Por otra parte, esta Ley establece en sus artículos 46 a 55 el procedimiento que se debe seguir para efectos de proteger, trasladar o reubicar las redes instaladas en predios requeridos para el desarrollo de proyectos de infraestructura.</p> <p>Conforme a lo anterior y en la medida en que esta Ley entró en vigencia antes de la celebración del contrato de concesión, las mencionadas alternativas, son aplicables al presente proceso de selección; por tanto, ¿Cómo se van a reflejar estos aspectos en el contrato?</p>			

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
208	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Interventoría. Cláusula 2.3 (e). Consideramos que el término de 180 días otorgado para la suscripción del contrato de interventoría es muy amplio, máxime cuando es condición para la suscripción del Acta de Inicio.	El término previsto es razonable teniendo en cuenta los trámites previos, internos y necesarios para la suscripción del contrato de interventoría a cargo de la ANI.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
209	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Estudios y diseños. Cláusula 5.1.2 (parte especial) y cláusula 7 (parte general) En ninguno de los dos documentos se fija un plazo claro para la entrega de los Estudios y Diseños.	De acuerdo con el numeral 7.1. a) del Contrato de Concesión los Estudios de Diseño deberán entregarse en las condiciones señaladas por el Apéndice Técnico 2. Por su parte, el numeral 2.4.9.3 de dicho Apéndice Técnico dos desarrolla de forma amplia los plazos para la entrega de los Estudios y Diseños.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
210	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Efectos de la Toma de Posesión. Cláusula 3.7 (d) (iii). En primer lugar, les agradecemos actualizar la cláusula de Toma de Posesión de este contrato, usando como modelo la propuesta en el último contrato de concesión publicada por la ANI en los procesos de Concesión de 4G. Por otra parte, de acuerdo con 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. En la Sección 3.7(d)(iii), solicitamos que la modalidad bajo la cual se realizará la toma de posesión no sea notificada dentro del	(i) La cláusula obedece al último modelo de contrato de concesión para 4G. (ii) Los términos previstos para que los prestamistas acuerden la posesión es razonable y la entidad considera que es suficiente para tal efecto. (iii) No es necesario regular porque de haber notificado su interés debe pasar también una etapa de 180 días contados a partir de la Notificación Derecho de Toma, para concretar y perfeccionar las condiciones de la modalidad de toma de posesión escogida e informar a la ANI acerca de la persona que continuará con la ejecución del Contrato. Entonces, de no continuar con el interés podrá notificar de manera anticipada a la ANI por el mismo medio por el cual notificó su interés o no cumplir con su obligación del término de 180 días. (iv). El procedimiento ya está regulado	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>plazo establecido en esta Sección sino dentro del plazo establecido en la Sección 3.7(d)(vi).</p> <p>En la Sección 3.12(d), solicitamos se establezca un procedimiento para regular la eventualidad en la que los Prestamistas decidan desistir de la toma de posesión después de haber notificado su interés en el ejercicio de este derecho.</p> <p>Por último, se solicita incluir una regulación acerca del procedimiento de toma de posesión, especialmente en lo relacionado con el tratamiento que debe darse a las multas, renegociación del contrato de concesión, retrasos, deducciones e incumplimientos causados antes de la fecha de la toma de posesión.</p>			
211	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Efectos de la Toma de Posesión. Cláusula 3.12 (e).</p> <p>El plazo de este numeral debería hacer referencia a si se va a ejercer el derecho, no a la forma en la cual se instrumentaría.</p>	El hecho de responder con la modalidad que se hará la toma de posesión implica la aceptación de la misma por parte de los prestamistas.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
212	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Multas. Capítulo 5 parte especial.</p> <p>Los capítulos mencionados parecen no estar alineados con lo establecido en la Ley 1150 de 2007 y en la Ley 1474 de 2011. Las multas sólo pueden aplicarse una vez se cumpla con el requisito del debido proceso y no desde el momento en el que la entidad considere inició el incumplimiento.</p> <p>En adición, las multas solo pueden ser aplicadas una vez se cumpla con el periodo de gracia. Por tanto, consideramos el contrato debe reflejar un procedimiento en el cual: (i) primero se surta el periodo de gracia; (ii) segundo se cumpla con el requisito del debido proceso; (iii) si persiste el incumplimiento se apliquen las multas establecidas. La aplicación de este mecanismo de apremio no debe ser, desde la “fecha en que el Concesionario inició el incumplimiento” sino desde el momento en el cual, surtido el requisito del debido proceso, la decisión unilateral de aplicación de cada multa queda en firme.</p>	<p>1. El Concesionario, de conformidad con lo establecido en la Sección 10.2 del Contrato Parte General cuenta con un Plazo de Cura para sanear el incumplimiento detectado.</p> <p>2. De conformidad con la Sección 10.3(a) del Contrato Parte General “El procedimiento para la imposición de Multas corresponderá al señalado en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 o las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan”. Adicionalmente la Sección 10.3(b) establece el procedimiento de imposición de multa, el cual respeta a cabalidad el debido proceso y el derecho de contradicción del Concesionario.</p> <p>3. La Sección 10.2(e) del Contrato Parte General establece que “Las Multas se pagarán o descontarán por parte del Concesionario o de la ANI, respectivamente, en el Mes siguiente al Mes en que haya ocurrido el incumplimiento que dio origen a la imposición de la Multa. Si el Concesionario impugna la imposición de la Multa, el descuento o pago se hará en el Mes siguiente al Mes en que el acto administrativo quede en firme.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
213	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Reversión. Cláusula 1.1</p> <p>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.</p>	No se acepta su solicitud. La ampliación a la que se refiere la Sección observada de la Parte General se fundamenta en la ocurrencia de eventos que se salen de la ejecución normal del contrato. La presente solicitud de aumento, por su parte, se fundamenta en un hecho común dentro de la ejecución del mismo.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
214	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Fuerza Mayor. Cláusulas 8.4., 9.1 (e), 9.1. (e-ii), 10.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predial: El término de 90 días es muy extenso. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros. • Ambiental: El término de 150% es muy extenso. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros. • Social (comunidades): El término de 360 días es muy extenso. Los costos financieros, ociosos, administrativos, etc., que se presentan son muy altos. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros. • Redes: El término de 180 días es muy extenso. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos 	Las características previstas en las cláusulas en cita corresponden a las condiciones mínimas que la ANI, después de sus estudios, considera exigibles.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL Y RIESGOS

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			(equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros.			
215	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Terminación anticipada. Cláusula 20 Debe incluirse como causal de terminación anticipada cualquier incumplimiento de la ANI, no sólo la relacionada con el pago de obligaciones dinerarias	La Entidad considera que las causales de terminación anticipada establecidas en la sección 20.2 de la Parte General son las que se ajustan a la estructura contractual y por ende no se considera necesario ningún ajuste adicional.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
216	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Obras Menores. Cláusula 23. 23.1 (c). 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.	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. La potestad de la ANI radica en que las obras se realizarán a su solicitud y por ende, su ejecución y otros aspectos dependen de su arbitrio.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
217	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Solución controversias. Capítulo XVII. • 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.	Las competencias del Amigable Componedor y aquellos del Tribunal de Arbitramento están pertinentemente definidas, por lo cual el Contrato es claro respecto a cuándo se debe acudir a cada uno de ellos. Esta multiplicidad implica no sólo las distintas controversias tengan un tratamiento adecuado y especializado según su naturaleza. La figura del amigable componedor ha sido la escogida por la Entidad para la solución de conflictos relacionados con el Proyecto, en tanto se considera que es la más adecuada para evitar la paralización del mismo. En ese sentido, no se acepta la solicitud de modificarla. Respecto de la multiplicidad de tribunales, se considera que es un fenómeno inevitable, ya que existen dentro del Contrato existen	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>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.</p> <p>Ahora, si se aceptara la amigable composición, estaríamos en un escenario en que tres foros distintos tendrían competencia para solucionar controversias derivadas del Contrato.</p> <p>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.</p>	<p>diferentes eventos que no pueden ser solucionados por un mismo órgano, o que en caso que pudieran serlo, como la justicia contencioso administrativa, no sería práctico para el desarrollo del Proyecto.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>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.</p> <p>Esta multiplicidad de foros presenta los siguientes inconvenientes:</p> <p>(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.</p> <p>(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</p>			

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>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.</p> <p>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>			
218	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Solución controversias. Cláusula 17.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> Cláusula de Arbitraje Nacional: <ul style="list-style-type: none"> (i) La cláusula debe ser abierta y no sólo comprender las controversias derivadas de la celebración, ejecución o liquidación del Contrato. Esta redacción podría dar a entender que controversias relativas a la negociación del Contrato no están cubiertas. (ii) Se debe aclarar la redacción para determinar que el arbitraje será administrado por el Centro de Arbitraje que determinen las Partes y que se aplicarán las normas para el arbitraje nacional institucional. <p>En cuanto a los honorarios, no es recomendable pactar desde el principio una cifra que esté por debajo del mercado. Vale la pena recordar que la Ley 1563 limita a 5 el número de arbitrajes en los que un árbitro puede participar cuando están involucradas entidades estatales. Si se tiene en cuenta que los arbitrajes de la ANI no tendrían honorarios altos, es probable que los</p>	(i) Claramente los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato tienen por objeto todas aquellas controversias que se deriven del contrato mismo, es decir, lo que implica la etapa contractual (celebración, ejecución y liquidación) y no la precontractual. Así lo establece el numeral 17.2 (a) de la Parte General. (ii) En efecto las partes escogerán el Centro de Arbitraje y Conciliación de acuerdo con el procedimiento señalado en el numeral 17.2 b) y se tratará de un arbitraje institucional. (iii) El límite de los honorarios de los árbitros establecido en el contrato puede ser sujeto a modificación según la naturaleza y cuantía del litigio como lo señala el numeral 17.2 e).	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			árbitros de mayor experiencia y mejor reputados decidan ser parte en otros arbitrajes que involucran entidades estatales. Así, es posible que estas controversias no sean resueltas por los árbitros de mayor experiencia y reconocimiento en el sector.			
219	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Solución controversias. Cáusula 17.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbitraje internacional <p>(i) Es importante aclarar que las Partes no pueden señalar o acordar por sí mismas que se afectan los intereses del comercio internacional porque así lo deciden (máxime cuando las partes son una sociedad colombiana y una entidad estatal). El literal (c) del artículo 62 de la Ley 1563 responde a un "método económico", y los redactores de dicha ley se inspiraron en la ley de arbitraje francesa (en especial el Código de Procedimiento Civil de la época) para incorporar dicha causal a la legislación colombiana. En Francia se ha entendido que se afecta el comercio internacional cuando hay una transferencia de bienes, servicios o fondos entre las fronteras. En consecuencia, es importante señalar que un Tribunal Arbitral tendrá en cuenta este tipo de decisiones para determinar si tiene competencia, y por ende la sola decisión de las partes de afectar el comercio internacional no es determinante.</p> <p>(ii) La cláusula debe ser abierta y no sólo</p>	(i) El numeral 17.3 (c) establece que cuando "el Tribunal de Arbitramento Internacional, al momento de definir su propia competencia, decide que no se cumplen los requisitos para que proceda el arbitraje internacional, de conformidad con la Ley Aplicable, se acudirá al Arbitraje Nacional (...)". En este sentido es el tribunal quien decide sobre su competencia, y no la voluntad de las partes, cuyo objeto se dirige solo a someter sus diferencias a la instancia respectiva. (ii) Claramente los mecanismos de solución de controversias establecidos en el contrato tienen por objeto todas aquellas controversias que se deriven del contrato mismo, es decir, lo que implica la etapa contractual (celebración, ejecución y liquidación) y no la precontractual. (iii) En relación con la escogencia del Centro de arbitraje, la entidad ha estimado en su evaluación precontractual, que el escogido se ajusta y cumple con las expectativas y requerimientos para servir de sede arbitral.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>comprender las controversias derivadas de la celebración, ejecución o liquidación del Contrato. Esta redacción podría dar a entender que controversias relativas a la negociación del Contrato no están cubiertas.</p> <p>(iii) Es recomendable considerar otros centros de arbitraje distintos del ICDR. Tanto la CCI como LCIA tienen experiencia en controversias que involucran entidades estatales. Las cortes colombianas están familiarizadas con la CCI.</p>			
220	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Numeral 3.2.1. (b)</p> <p>Respecto de este numeral: - Por favor aclarar con que facultades debe cumplir el Representante Común del Oferente.</p>	Se refiere a las facultades señaladas en el numeral 1.3.41 del Proyecto de Pliego de Condiciones.	Pliego de Condiciones	JURÍDICA
221	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Ciáusulas 6.10 y 4.5</p> <p>La oferta de participación integral en los dos módulos, confiere hasta 100 puntos, en el módulo 1 (aeropuerto de Barranquilla) para quien presente oferta para el módulo 2; estos 100 puntos representan el 10% del total de los puntajes máximos a ser alcanzados, lo cual consideramos puede resultar realmente desproporcionado para la asignación de puntajes, para quienes únicamente se presenten para el módulo 1.</p>	Su observación será analizada por la ANI y en la versión del nuevo proyecto de Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Pliego de Condiciones	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
222	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Cláusula 6.13.1 (d)</p> <p>En caso de empate entre dos o más ofertas hábiles, se tiene como cuarto factor de escogencia la "Oferta que presente el mayor puntaje en Factor de Calidad" sin embargo los pliegos no son claros al otorgar una definición y puntuación de dicho factor</p>	Su observación será analizada por la ANI y en la versión del nuevo proyecto de Pliego de Condiciones, se incluirán las modificaciones que la ANI considera pertinentes con relación a dicha observación.	Acuerdo de garantía (Anexo 3)	JURÍDICA
223	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Plazo. Cierre Financiero. Parte especial.</p> <p>Respetuosamente solicitamos que el plazo de cierre financiero, establecido en la cláusula 3.2.1 de la parte especial del contrato de concesión, no se cuente desde la Fecha de Inicio, sino desde la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.</p> <p>Lo anterior, debido a que el sector financiero en reiteradas ocasiones nos ha manifestado que para lograr el cierre financiero, deben haberse adelantado por parte del Concesionario, todas las actividades relacionadas con Gestión Social, Predial, Ambiental y Redes. En cualquier caso, el concesionario es el más interesado en terminar rápidamente la etapa preoperativa para así liberar la retribución, siendo este el principal incentivo para que el concesionario termine de manera rápida las gestiones requeridas.</p> <p>En conclusión, les agradecemos establecer que el cierre financiero requerido, deberá acreditarse ante la ANI en un término de</p>	Se considera que el plazo establecido para el Cierre Financiero es el adecuado para el desarrollo del proyecto, está acorde con los requerimientos de los bancos/entidades financieras y debe contemplar todos los requisitos o satisfacción de obligaciones exigidas por la Entidad, por las mismas necesidades y características del proyecto. Por lo anterior no se acepta su observación.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			180 días contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de la Fase Construcción.			
224	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Evento Eximente de Responsabilidad. Cláusula 16.2 (c)</p> <p>Les agradecemos aclarar en este literal que, ocurrido un Evento Eximente de Responsabilidad, el concesionario no estará obligado a efectuar, en los plazos previstos en la parte especial del Contrato, los Giros de Equity exigidos. De lo contrario, se estaría obligando al concesionario a adelantar los fondos de forma innecesaria, por un evento totalmente ajeno a su voluntad, no puede ejecutar, asumiendo de esta manera costos injustificados que tornarían más gravosa la ejecución del contrato.</p> <p>De igual manera y conforme a lo anterior, al Concesionario deberá reconocérsele, un término equivalente a aquel que tuvo lugar entre la fecha de inicio del evento eximente y la fecha que en la cual debió efectuarse el giro de Equity correspondiente, no efectuado por la ocurrencia del evento, para así respetar los plazos establecidos entre giros, por la parte especial (cláusula 3.3.).</p> <p>Por ejemplo, si el evento eximente ocurre en el mes 10, dos meses antes de efectuar el segundo giro de equity, una vez cese el Período Especial, deberá otorgársele al Concesionario dos meses adicionales para</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. Por lo tanto, su observación no es de recibo para la entidad y no se llevará a cabo el cambio solicitado por el observante.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			efectuar el giro que corresponda al mes 12, y así sucesivamente para todos los giros pendientes.			
225	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Resolución. Ingresos Regulados. Cláusula 3.1.1. Parte Especial</p> <p>Respetuosamente les solicitamos colgar en el cuarto de datos y en el SECOP, la Resolución o la propuesta de la misma, de la Resolución de la AEROCIVIL</p>	La ANI publicará la Resolución una vez sea expedida por la Aerocivil.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
226	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Retribución Concesionario. Cláusula 3.1. Parte General.</p> <p>El cálculo de la retribución debe tener un mecanismo de revisión periódica, que permita medir si el VPIE está siendo alcanzado por el Concesionario.</p> <p>Respetuosamente proponemos se establezcan VPIE5 y VPIE10, que permitan medir en los años 5 y 10, el VPIE asegurado.</p>	<p>En el caso que nos ocupa el riesgo comercial ha sido asignado al privado, razón por la cual no hay lugar a establecer compensaciones para cubrir las diferencias que se generen a lo largo del contrato, respecto de las previsiones y proyecciones que los Precalificados realicen a efectos de presentar la oferta. En este caso no aplica el mismo mecanismo que en los contratos de 4G de carreteras, por cuanto el objeto de las revisiones periódicas que para dichos procesos se establecen, es determinar si el Estado, como parte que asume el riesgo de Demanda, debe o no compensar al concesionario por menor recaudo de ingresos. Pero como se ha dicho, en este caso, el riesgo de Demanda está en cabeza del concesionario, luego no tiene sentido proponer revisiones periódicas de ingresos puesto que de cualquier forma no habría compensación por parte del público.</p> <p>Le corresponde a cada precalificado llevar a cabo el análisis de demanda, riesgo comercial y de liquidez, que se generará con ocasión de estos proyectos de concesión y considerarlos dentro de su modelo financiero y por ende, en su oferta económica.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	FINANCIERO - TÉCNICO

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
227	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Cesión de Derechos litigiosos. Apéndice 9 Les agradecemos aclarar si la cesión de los derechos litigiosos del actual operador, es facultativo del Concesionario.	El Concesionario tendrá la opción de aceptar la cesión de aquellos litigios por hechos ocurridos con anterioridad a la suscripción del Contrato, incluyendo demandas o actuaciones iniciadas con posterioridad a dicha suscripción pero ocasionadas en hechos anteriores a la misma, como lo establece la Sección 5.1. b) x. del Contrato.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
228	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Invasión Cláusula 15.1 (IXX) Aunque la cláusula 15.1., establece ciertos casos en los cuales la ANI responde frente eventos adversos generados por la invasión de los aeropuertos, este riesgo (imprevisible), por definición legal (Artículo 4 Ley 1150 de 2007, Artículo 2.1.2 Decreto 734 de 2012, Artículo 22 Decreto 1510 de 2013 y Conpes 3714) no debe radicarse, bajo ninguna circunstancia, en cabeza del concesionario, pues al carecer de facultades de policía, no tiene capacidad de prevenirlo, resistirlo o soportarlo. En adición, la configuración del evento eximente de responsabilidad, tal como se explica más adelante, requiere del cumplimiento de ciertos requisitos que, en nuestra opinión, no son procedentes para el concesionario.	El Concesionario es quien se encuentra con la tenencia del aeropuerto y por lo tanto lo detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del Contrato pues a éste corresponde la guarda física y jurídica de los bienes de la concesión. En consecuencia es quien debe conocer y prevenir todos los hechos constitutivos de invasión y dar aviso a las autoridades competentes para que colaboren en la preservación de los intereses del Concesionario. Por su parte, la Entidad considera que los requisitos señalados en el Contrato para configurar un evento eximente de responsabilidad, son los apropiados para tipo de proyecto.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	RIESGOS - AMBIENTAL
229	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	Proyecto APP Privada. Cláusula 1.2. Centro Logístico Aeroportuario CELA. Les agradecemos se de claridad sobre este punto. En adición, debe suministrarse información	El proyecto APP de origen privado denominando CELA, fue radicado en la ANI, el 18 de marzo de 2013. En ese orden, está regulado por el decreto 100 de 2013 que establece en el Artículo 19. La condiciones para la presentación de iniciativas privadas:	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>precisa sobre este proyecto, identificando con claridad los alcances y estado del mismo.</p> <p>Por otra parte, estas coordenadas, bajo ningún supuesto, pueden ser excluidas del proyecto. Si existe una iniciativa privada, debe darse prioridad a la de estructuración pública.</p> <p>Les recordamos que, en virtud del Artículo 14 de la Ley 1508 de 2012: "No podrán presentarse iniciativas en los casos en que corresponda a un proyecto que, al momento de su presentación modifiquen contratos o concesiones existentes o para los cuales se haya adelantado su estructuración por parte de cualquier entidad estatal. (...)"</p> <p>Por último, despojar de una parte de la operación logística y/o de la operación del desarrollo de negocios comerciales, rentables para el Concesionario, desbalancea la ecuación económica del contrato, disminuyendo la rentabilidad para el concesionario.</p>	<p>"Los particulares interesados en estructurar proyectos de asociación público privada de iniciativa privada deben presentar sus propuestas en los términos establecidos en el presente Decreto.</p> <p>No podrán presentarse iniciativas privadas sobre proyectos que:</p> <p>19.1 Modifiquen contratos o concesiones existentes. 19.2. Soliciten garantías del Estado o desembolsos de recursos del Presupuesto General de la Nación, de las entidades territoriales o de otros Fondos Públicos, superiores a los establecidos en la Ley 1508 de 2012.</p> <p>19.3 Para los cuales la entidad estatal haya adelantado la estructuración, y en consecuencia: (i) cuente con los estudios e informes de las etapas de prefactibilidad y factibilidad del proyecto, y (ii) haya elaborado y publicado en el SECOP los términos y condiciones para la contratación del proyecto de asociación público privada. En el caso que nos ocupa, a la fecha de presentación de la oferta de iniciativa privada no se había publicado en el SECOP, por lo anterior, no aplica lo solicitado por el observante.</p> <p>En cuanto a la observación de que desbalancea la ecuación económica del contrato, nos permitimos aclarar que a la fecha no existe contrato, Adicionalmente, el Pliego de Condiciones 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>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
230	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Riesgo Comercial. Matriz Riesgos.</p> <p>El riesgo comercial, relacionado con los menores ingresos regulados y no regulados, debe ser compartido con la ANI. Lo anterior, debido a que pueden presentarse eventos eximentes de responsabilidad (terrorismo, aves que pongan en riesgo la seguridad aérea) que pueden disminuir los ingresos esperados.</p>	<p>En el caso que nos ocupa el riesgo comercial ha sido asignado al privado, razón por la cual no hay lugar a establecer compensaciones para cubrir las diferencias que se generen a lo largo del contrato, respecto de las previsiones y proyecciones que los Precalificados realicen a efectos de presentar la oferta. En este caso no aplica el mismo mecanismo que en los contratos de 4G de carreteras, por cuanto el objeto de las revisiones periódicas que para dichos procesos se establecen, es determinar si el Estado, como parte que asume el riesgo de Demanda, debe o no compensar al concesionario por menor recaudo de ingresos. Pero como se ha dicho, en este caso, el riesgo de Demanda está en cabeza del concesionario, luego no tiene sentido proponer revisiones periódicas de ingresos puesto que de cualquier forma no habría compensación por parte del público.</p> <p>Le corresponde a cada precalificado llevar a cabo el análisis de demanda, riesgo comercial y de liquidez, que se generará con ocasión de estos proyectos de concesión y considerarlos dentro de su modelo financiero y por ende, en su oferta económica.</p>	Matriz Riesgos	RIESGOS
231	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Mayor Plazo. Calidad y suficiencia de la información.</p> <p>Debido al corto tiempo con que se cuenta, de acuerdo al cronograma publicado, para evaluar la información suministrada en el Cuarto de Datos y, conforme a que esta información no es vinculante y el concesionario debe realizar la debida diligencia de la misma, respetuosamente les solicitamos ampliar todos los plazos del presente proceso, en por lo menos 2 meses.</p>	<p>En los términos previstos en la sección del Cronograma de la Licitación Pública, las fechas indicadas podrán variar de establecerlo así la ANI, de acuerdo con la ley y con las condiciones previstas en el Pliego de Condiciones para la prórroga de los plazos de la Licitación Pública, modificación que se hará mediante Adenda que será publicada en los términos del acápite Publicidad y Comunicación de este Pliego de Condiciones o mediante Aviso si se trata de etapa de Proyecto de Pliegos de Condiciones.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
232	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Riesgo aire. Apéndice Técnico 2</p> <p>Les agradecemos aclarar, el límite de responsabilidad del concesionario en el lado aire. Cuándo empieza el concesionario a asumir este riesgo (pistas de acarreo, zonas de parqueo, etc.) ?</p>	<p>Como se detalla en el apartado 3.2.1 "Consideraciones Generales", del Apéndice Técnico 2.</p> <p>Las obligaciones operacionales a ser asumidas por el Concesionario consisten en la Administración, Mantenimiento, Operación y Explotación Comercial del Aeropuerto y de las funciones requeridas para el movimiento seguro y eficiente de Aeronaves, pasajeros y Carga del Aeropuerto.</p> <p>Conforme la Ley 105 de 1993 Artículo 48, Parágrafo 3º, la Aerocivil conservará el control del tráfico aéreo y la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las ayudas aéreas. Así mismo ejercerá una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico, por lo que quedarán fuera de la las obligaciones y actividades de Control y Regulación de Tráfico Aéreo, Servicio de Información Aeronáutica (AIS), Meteorología Aeronáutica (MET) y Comunicaciones Aeronáuticas (COM).</p> <p>El Servicio de Dirección en Plataforma será responsabilidad del Concesionario. Si la geometría de plataformas lo permite, podrá ser delegado al prestador de Servicios de Tránsito Aéreo, previa carta de acuerdo.</p> <p>El Concesionario será el responsable de establecer en coordinación con la Dirección de Servicios a la Navegación el CDM (TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN, circular 066-AEROCIVIL) de Aeropuerto como mecanismo de solución a los problemas operacionales que se puedan presentar.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
233	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV	2014-409-008681-2 (25/02/2014)	<p>Publicación información relevante. Apéndice 9</p> <p>Les agradecemos publicar, para efectos de analizar los riesgos relacionados con el</p>	Se ha subido la información disponible y se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		008745-2 25/02/2014)	<p>proyecto, copia de toda la información relacionada con los contratos existentes y que tiene relación con el actual proyecto (Anexo) así como de los litigios listados en el apéndice antes mencionado.</p> <p>De igual manera, en relación con la retribución del concesionario, les agradecemos publicar el convenio celebrado, o la minuta del que está por celebrarse, entre la ANI y la AEROCIVIL, en relación con la transferencia de los ingresos regulados.</p>	<p>y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>		

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
234	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En la tabla de contenido del proyecto de pliego de condiciones, se señala el Capítulo I seguido de "información general". Sin embargo, pasa al Capítulo III, sin hacer mención al Capítulo II, destacando en mayúsculas el título de VEEDURÍAS CIUDADANAS. Debe aclararse o incorporarse el Capítulo II.	Su observación será atendida y se reflejará en el nuevo proyecto Pliego de condiciones	PLIEGO DE CONDICIONES	JURIDICA
235	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	De manera reiterativa se cita y se hace referencia al Decreto 1467 de 2012 (página 12 del pliego numeral 1.3.38 Y página 20). No se entiende por qué esta referencia normativa, cuando el reglamento aplicable debe ser el Decreto 1510 de 2013, tal y como se señala más adelante en el pliego.	El decreto 1467 de 2012, reglamentario de la Ley 1508 de 2012, también contempla artículos aplicables al proceso en cuestión y por tanto es pertinente su inclusión.	PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA
236	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En la página 36 del pliego de condiciones, se enuncian las hipótesis en que se realice la exclusión de uno de los miembros de la estructura plural, sin embargo la enunciación con el literal B), en la primera de sus hipótesis empieza con el literal d). Debe aclararse si se debe a un error de transcripción o hacen falta numerales.	Su observación será atendida y se reflejará en el nuevo proyecto Pliego de condiciones	PLIEGO DE CONDICIONES	JURIDICA
237	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En el numeral 3.7 del pliego de condiciones se señala la obligación de acreditar el pago de parafiscales mediante una certificación del revisor fiscal, en la que debe certificar que en los 6 meses anteriores a realizado el pago de la nómina de los aportes que le sean exigibles a la fecha. No puede exigirse que la certificación tenga en cuenta los 6 meses anteriores, para empresas que no tienen ese tiempo de constitución al momento de presentar la oferta.	En estos casos deberán ser remitidos los certificados con los que se cuenten desde su constitución y ser debidamente acreditada dicha fecha.	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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
238	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En el acápite de garantías del proyecto de pliego de condiciones, página 42, en los numerales ii) y iii), se habla del procedimiento general para hacerse exigible las garantías. Sin embargo estos numerales se incluyen dentro de la opción del Patrimonio Autónomo, siendo que deben tenerse como el procedimiento general para todas las garantías.	Los diferentes tipos de garantías señaladas en el Pliego de condiciones contempla cada una, dependiendo de su naturaleza, características particulares respecto de su procedimiento de ejecución.	PLIEGO DE CONDICIONES	SEGUROS
239	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En la página 45 del pliego de condiciones en el literal g) se refiere a la disponibilidad presupuestal y vigencias futuras para el modulo 2 enunciando el numeral 1.5 del pliego, cuando en realidad debería ser el 1.6.	Su observación será atendida y se reflejará en el nuevo proyecto Pliego de condiciones	PLIEGO DE CONDICIONES	JURIDICA
240	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En el literal d) del proyecto de pliego de condiciones se habla del valor asegurado para el módulo 1, teniendo en cuenta para el efecto el presupuesto oficial (\$173.933.495.522), sin embargo cuando se habla de la oferta económica para el módulo 1, no se indica que deba tenerse como referente un presupuesto oficial para la estructuración de la propuesta, a diferencia del módulo 2.	Se atenderá su observación y el ajuste se verá reflejado en el nuevo proyecto de Pliego de Condiciones. No obstante, los valores definitivos se establecerán en los Pliegos de Condiciones.	PLIEGO DE CONDICIONES	FINANCIERA
241	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En el numeral 6.13 del proyecto de pliego de condiciones, se habla de los factores de desempate indicando en el literal d) que se preferirá la propuesta con mayor puntaje en el factor de calidad. Sin embargo, este factor no se describe a lo largo del pliego ni se establecen los criterios de evaluación para dicho factor, ni el puntaje máximo que	Su observación será atendida y se reflejará en el nuevo proyecto Pliego de condiciones	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)

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			se otorgaría.			
242	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	En el proyecto de pliego de condiciones se establece el orden de los factores de escogencia, citando para cada caso, que la oferta económica será el primer factor, la oferta técnica el segundo, la oferta integral de los dos módulos el cuarto, pero no se hace mención de cuál sería el tercero. Es el apoyo a la industria nacional?	El tercer factor de escogencia es el incentivo a la industria nacional para lo cual además se tendrá en cuenta lo señalado en el numeral 4.4.2 respecto del principio de reciprocidad y se hará el respectivo ajuste en el nuevo pliego de condiciones.	Pliego de condiciones (Criterios de Adjudicación)	JURÍDICA
243	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	El apéndice 9 publicado, referente a contratos de los aeropuertos y procesos judiciales, solo publicaron una hoja, sin que se pueda consultar la información anunciada.	Se ha subido la información disponible y se precisa que la sección Costos de la Oferta y de la Celebración del Contrato del Pliego de Condiciones establece que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en esta misma Sección del 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 Adicionalmente, 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 en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen	Apéndice 9	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en la referida sección del 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. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.		
244	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	Para la presentación de la (s) oferta (s) se exige que la misma sea abonada por ingeniero civil, del cual debe acreditarse su calidad mediante la exhibición de su tarjeta profesional. Que sucede en el caso en que, quien firma la oferta como ingeniero civil, es extranjero y no tiene tarjeta profesional?	En dicho caso, el título deberá ser convalidado de acuerdo con lo que para ello señala el Ministerio de Educación Nacional.	PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA
245	ESTRUCTURA PLURAL NUEVOS AEROPUERTOS COLOMBIANOS - NAC	2014-409-008681-2 (25/02/2014) 2014-409-008745-2 (25/02/2014)	El proyecto de pliego de condiciones establece que En el caso de observaciones y comentarios al Pliego de Condiciones, sus Anexos y Apéndices deberán realizarse en el formato del Anexo 10 del Pliego y enviarse físicamente y por correo electrónico en formato PDF y en formato WORD al correo de la Licitación Pública. Sin embargo, en ninguna parte del pliego aparece el correo de la licitación para enviar estas observaciones.	El numeral 1.12.3 del proyecto de pliegos de condiciones contempla la inclusión del correo electrónico para el proceso que nos ocupa y se hará el respectivo ajuste en el nuevo pliego de condiciones.	PLIEGO DE CONDICIONES	JURIDICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
246	SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A.		<p>En el Apéndice 2 – Técnico, en la parte III, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN, particularmente en el ítem 3.2.3. Responsable de la Operación, dice que el responsable de la operación se denomina a la persona jurídica que en calidad de Concesionario o miembro del Concesionario o Asistente Técnico de Operación del Concesionario, haya acreditado en la Licitación, un mínimo de cinco (5) años de experiencia en la operación de Aeropuertos, que hayan movilizado por lo menos dos millones (2.000.000) de Pasajeros al año.</p> <p>Pregunta: la movilización de por lo menos dos millones de pasajeros al año, se entiende en el último año, o 2 millones por cada año de los cinco (5) que exigen de experiencia.</p>	<p>La movilización debe ser de mínimo 2 millones de pasajeros por cada uno de los años de los cinco (5) que se exigen de experiencia. Esta experiencia no se acreditará en fase de licitación, sino una vez firmado el contrato y antes de la firma del acta de inicio. En este sentido se realizará la modificación pertinente y el ajuste se verá reflejado en el Apéndice 2 Técnico de los contratos de concesión que serán publicados con los pliegos definitivos.</p>		TÉCNICA
247	SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A.		<p>No encontramos en el Apéndice definición alguna de “Asistente Técnico de Operación del Concesionario”. Agradecemos definir o dar alcance a este término.</p>	<p>El Asistente Técnico de Operación, es la persona jurídica que, no siendo miembro del Concesionario, asuma las funciones de responsable de operación cumpliendo con la experiencia exigida. En ningún caso la responsabilidad se podrá considerar como delegada por el Concesionario en el Responsable de la Operación, cuando éste sea diferente al Concesionario, por tanto, el Concesionario será el responsable frente al Concedente del cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión.</p>		TÉCNICA

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

PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PUBLICADO EL 10 DE FEBRERO DE 2014

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
248	ESTRUCTURA PLURAL CONCESIONARIA AEROPUERTOS COLOMBIA SPV		<p>Apéndice Técnico 2. Numeral 3.2.3</p> <p>Respetuosamente les agradecemos corregir este numeral, conforme a que el mismo establece que: "Se denominará Responsable de la Operación a la persona jurídica que en calidad de Concesionario o miembro del Concesionario o Asistente Técnico de Operación del Concesionario, <u>haya acreditado en la Licitación</u>, un mínimo de cinco (5) años de experiencia en la operación de Aeropuertos, que hayan movilizadado por lo menos dos millones (2.000.000) de Pasajeros al año."</p>	Se acoge su observación y el ajuste se verá reflejado en el Apéndice 2 - Técnico de los contratos de concesión que serán publicados con los pliegos definitivos.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.2.3	TÉCNICA

Julio 02 de 2014

Proyectó: Estructurador Unión Temporal Estructuración Aeropuertos

Revisó en materia predial: Dilver Octavio Cantor Peralta – Experto 8 – Gerencia Predial – Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

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

Revisó en materia socio ambiental: Fernando Iregui Mejía – Gerente Social y Ambiental – Gerencia Social y Ambiental – Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno

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

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

Revisó en materia de riesgos: Holman Rojas – Experto 7 – Gerencia de Riesgos – Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia de riesgos: Oscar Rosero – Gerente de Proyectos – Gerencia de Riesgos – Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia financiera / riesgos: Andrés Hernández – Experto 8- Gerencia Financiera – Vicepresidencia de Estructuración

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

Proyectó en materia de seguros: Iván Mauricio Fierro Sánchez – Gerente de Proyecto – Vicepresidencia de Estructuración

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

Aprobó en materia jurídica: Diego Andrés Beltrán – Gerente Jurídico de Estructuración (E) – Gerencia Jurídica de Estructuración – Vicepresidencia Jurídica

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

Aprobó en materia jurídica procedimental: Gabriel Eduardo Del Toro Benavides – Coordinador GIT Contratación (A) – Vicepresidencia Jurídica