

Doctor
JAIR JOSE EBRATT DIAZ
 Secretario General
 Comision Sexta Constitucional
 Cámara de Representantes
 Dirección: Cra 7 N 8 - 68
 Teléfono: 3823000
 Ciudad



ASUNTO: Respuesta al cuestionario aditivo a la Proposición No. 027/2016 – Tema: Concesión Aeropuerto El Edén de Armenia, Iniciativa privada Calarcá – La Paila

Doctor Ebratt

Por medio de la presente envío respuesta a sus inquietudes relacionadas con el proceso de la concesión del aeropuerto El Edén y la iniciativa privada denominada Calarcá – La Paila. Las respuestas se presentan en el mismo orden en que fueron formuladas.

CUESTIONARIO AEROPUERTO EL EDEN

Pregunta No.1. Es de amplio conocimiento que la APP para la concesión del Aeropuerto El Edén se ha llevado a licitación en varias oportunidades; podría usted informarnos los montos presupuestados para cada uno de los procesos licitatorios, incluyendo el actual.

RESPUESTA: Con relación a los montos presupuestados para cada uno de los procesos licitatorios, a continuación se presentan los rubros de CAPEX y OPEX correspondientes a cada proceso publicado.

ITEM	1er Proceso (Pesos Constantes de 2013)	2do Proceso (Pesos Constantes de 2013)	3er Proceso (Pesos Constantes de 2013)	3er Proceso (Pesos Constantes de 2014)
Capex	281.735.856.240	256.597.188.890	187.821.204.608	194.695.447.514
Opex	152.840.675.732	174.251.631.264	103.372.675.269	107.156.107.929
Total	434.576.531.972	430.848.820.155	291.193.879.878	301.851.555.443

Cabe anotar que los procesos 1ro y 2do incluían los Aeropuertos de Armenia, Neiva y Popayán. El proceso actual (3ro) corresponde a Armenia y Neiva.

Pregunta No.2. Favor informar las causas fácticas y legales por la cuales se han declarado desiertas las licitaciones antes descritas una por una.

RESPUESTA: Los procesos adelantados anteriormente se han declarado desiertos en virtud de no haber recibido ofertas por parte de algún proponente, no obstante que algunas firmas presentaron observaciones al pliego de condiciones manifestando de esta manera interés en participar en el proceso. Esta situación conllevó a la imposibilidad de realizar la selección objetiva correspondiente, por lo tanto, en consonancia con los principios y las normas que regulan la materia, Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, entre otras, se expidieron y publicaron en el SECOP los actos administrativos que declararon desiertos los procesos no exitosos, reiteramos, al no presentarse ninguna oferta que permitiera hacer una evaluación y selección objetiva, que conllevaran a una posible adjudicación.

Pregunta No.3. El espíritu de una APP es la construcción de unas obras de infraestructura de primera necesidad y a través de la concesión el ente privado podrá recaudar los cobros de las obras realizadas; ¿por qué dentro del plan de trabajo de la ANI se lleva hasta el noveno año la repavimentación de la pista de aterrizaje a sabiendas que primero se construye y posteriormente se cobra?

RESPUESTA: La repavimentación que menciona corresponde a una intervención propuesta para el aeropuerto Benito Salas de la ciudad de Neiva. La repavimentación de pista, calles de rodaje y plataformas, están en función del desgaste del pavimento y su vida útil por su uso; para aeropuertos con un nivel medio de operaciones como el mencionado, la recomendación técnica es que las repavimentaciones deben realizarse luego de 10 años de operación.

Para el caso específico del aeropuerto de Neiva, la Aerocivil realizó durante el 2014 y 2015, trabajos de repavimentación total de pista, calles de rodaje y plataformas, es por ello que dentro de las actividades propuestas por ANI se proyectó una nueva repavimentación en el años 9 de la concesión, considerando que la vida útil del pavimento actual es de 10 años.

Adicionalmente, es pertinente mencionar que el último pago de las vigencias futuras de este proyecto, corresponde al año 9º de concesión luego que se haya realizado y se

ponga al servicio la repavimentación de la pista, calle de rodaje y plataforma comercial actual y ampliada, junto con la reposición de equipos de comunicaciones, control de pasajeros, sanidad aeroportuaria en el terminal, ambulancias y carros de inspección y seguridad de lado aire.

Pregunta No.4. Muy comedidamente le solicito evalúe la asignación del riesgo relacionada con la gestión predial en cuanto que su el valor estimado de predios y compensaciones socio económicas llegare a ser insuficiente para completar los pagos a los propietarios de los predios, los recursos adicionales tengan que ser aportados por el concesionario o por el estado.

RESPUESTA: Con relación a la gestión y al sobre costo generado en la adquisición de los predios, es preciso aclarar que en cada uno de los procesos, la ANI ha seguido los lineamientos de política de distribución de riesgos en proyectos aeroportuarios bajo el esquema de APP, establecidos por el documento Conpes 3807. En tal sentido, en caso de llegar a ser insuficientes los recursos para el pago de los predios requeridos, dichos recursos adicionales deberán ser cubiertos por cuenta y riesgo del inversionista privado.

CUESTIONARIO DOBLE CALZADA CALARCA – LA PAILA

Pregunta No1. Como lo ha manifestado públicamente la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) el concesionario ODINSA ha desistido de constituir la APP para la construcción de la doble calzada Calarcá – La Paila, ¿podría usted informarnos si es oficial la posición de ODINSA y de serlo podría decirnos qué medidas se van a tomar desde su despacho para el desarrollo de la conectividad entre el Valle del Cauca y el interior del país?

RESPUESTA: La Organización de Ingeniería Internacional – ODINSA S.A. presentó ante la Agencia Nacional de Infraestructura un proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada que no requiere de desembolso de recursos públicos la cual tiene por objeto: “Construcción de obras, administración, operación y mantenimiento de los corredores viales segunda calzada La Paila – El Alambrado – Barcelona – Calarcá y administración, operación y mantenimiento del corredor vial Calarcá – Cajamarca.” No obstante, el 02 de marzo de 2016, ODINSA S.A. radicó una comunicación en la cual manifiesta su desistimiento expreso e irrevocable al proyecto de APP La Paila – Calarcá – Cajamarca “Ruta del Privilegio”. De otro lado le informamos que en la actualidad se encuentra radicado un proyecto de APP de Iniciativa Privada denominado “Cruce de la Cordillera Central” presentado por las empresas QUEIROZ GALVAO CONSTRUCCIONES e IDESTRA S.A. Este proyecto busca consolidar la doble calzada entre los municipios de Cajamarca y Calarcá construyendo el

segundo túnel de la Línea y encargándose de la operación y mantenimiento de toda la infraestructura vial existente incluyendo el túnel Segundo Centenario. El mencionado proyecto fue aprobado en etapa de prefactibilidad el pasado 02 de mayo, razón por la cual el originador de este proyecto se encuentra adelantando los estudios y diseños correspondientes a la etapa de Factibilidad.

La vía Calarcá – La Paila es de gran importancia para la consolidación del corredor estratégico Bogotá – Buenaventura y actualmente se encuentra a cargo de la concesionaria Autopistas del Café, sin embargo el gobierno nacional no cuenta con los recursos necesarios para realizar la construcción de la segunda calzada mediante una APP de Iniciativa Pública, por eso insistiremos en llevarla a cabo mediante el esquema de APP de Iniciativa Privada que no requiera desembolsos públicos.

Pregunta No2. Se hicieron unos estudios de pre factibilidad de esta importante obra vial; fueron varios años de estudio socio económico y técnicos hechos por ODINSA apoyados en la ANI y en autoridades locales, para ser archivados; ¿o la ANI tomará esto como punto de partida para una nueva APP; o por el contrario se comenzará de cero?

RESPUESTA: Los estudios realizados por la Organización de Ingeniería Internacional – ODINSA S.A. son propiedad de esta empresa debido a que la estructuración de este proyecto se realizó bajo el marco legal de la Ley 1508, sin embargo, la ANI cuenta con los estudios y diseños del corredor elaborados en el marco del convenio interadministrativo No.211036 con el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE en el cual se contrató a una Consultoría Especializada para ejecutar la estructuración integral del proyecto denominado: GRUPO 2 CENTRO OCCIDENTE. Corredores: DOBLE CALZADA IBAGUE - LA PAILA.

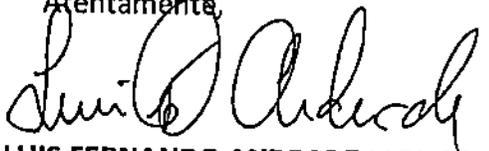
Pregunta No3. La ANI ha desarrollado esfuerzos para mejorar la conectividad del occidente del país con el interior; trazando vías doble calzada de un punto a otro; sin embargo, se ha olvidado de la conectividad de Caldas – Risaralda; tanto con el interior como con el occidente; el mismo puede ser logrado trazando una vía doble calzada desde Chaguala a Calarcá.

Es decir, uniendo las dos dobles calzadas que las separa solo 6 Km. (Manizales – Armenia y Calarcá – La Paila.)

Tienen ustedes presente este proyecto dentro del plan de obras de desarrollo vial y de no ser así; podría ser incluida dentro de la APP Calarcá – La Paila?

RESPUESTA: La ANI actualmente no contempla dentro de su plan de desarrollo Vial el tramo Chaguala – Calarcá, sin embargo en caso de recibir una nueva propuesta para la construcción de la segunda calzada del tramo Calarcá – La Paila, se le podría solicitar al originador el análisis de viabilidad técnica, legal y financiera para la construcción de este tramo.

Atentamente,



LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Presidente.

Revisaron: Camilo Jaramillo / Vicepresidente de Estructuración 
Ivan Fierro / Gerente de Proyectos 
Carlos Hernando Lasprilla / Gerente Proyectos Aeroportuarios VE 
Diego Andrés Beltrán Hernández / Gerente de Estructuración Jurídica VJ
Andrés Hernández Florián / Gerente Financiero VE 

Proyectó: Bernardo Bonilla / Asesor Técnico Gerencia Proyectos Aeroportuarios VE 
Kely Jhojanna Martin / Asesor Financiero VE 
David E. Tautiva / Abogado Gerencia de Estructuración Jurídica VJ 
Alejandro Herrera / Vicepresidencia Estructuración 