

REPÚBLICA DE COLOMBIA**MINISTERIO DE TRANSPORTE****AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****AUDIENCIA DE ACLARACIÓN AL PLIEGO DE CONDICIONES Y
AUDIENCIA DE RIESGOS****LICITACIÓN PÚBLICA NO. VJ-VE-APP-IPB-001-2021**

En Bogotá D.C., siendo las 10:00 a.m. del treinta (30) de junio de 2021, se da inicio a la Audiencia de Aclaración al Pliego de Condiciones y Audiencia de Riesgos de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, cuyo objeto consiste en Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.”

El Orden del Día establecido es el siguiente:

Primero. Instalación de la Audiencia.

Segundo: Presentación por parte de la ANI del Proyecto y de los Riesgos asociados a éste.

Tercero. Uso de la palabra a los interesados registrados en la Audiencia conforme al protocolo establecido en el Anexo 24, con el fin de que se pronuncien en relación con el contenido del Pliego de Condiciones y sobre los Riesgos del proyecto.



Cuarto Pronunciamento por parte de la ANI sobre las preguntas y comentarios recibidos en desarrollo de la audiencia.

Quinto. Cierre de la Audiencia.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

Primero. Instalación de la Audiencia.

Siendo las 10:00 a.m. del treinta (30) de junio de 2021, se instala formalmente por parte del Coordinador del Grupo Interno de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, Ricardo Pérez Latorre, la Audiencia de asignación y tipificación de Riesgos y Aclaración al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, cuyo objeto consiste en Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.”

En esta Audiencia se encuentran presentes los Coordinadores de los Grupos Internos de Trabajo a cargo del proyecto de las Vicepresidencias Jurídica y de Estructuración.

De igual manera, se informa que a través de la plataforma de Microsoft Teams se encuentran todos los equipos de la Vicepresidencia de Estructuración y de la Vicepresidencia Jurídica a cargo del proyecto, así como los interesados que solicitaron acceso conforme al Anexo 24.

Segundo Presentación por parte de la ANI del Proyecto y de los Riesgos asociados a este.

La presentación del Proyecto se realizó por parte del Ingeniero German Andrés Fuertes Chaparro, Coordinador del Grupo de proyectos Carreteros.

Por su parte, los riesgos asociados al proyecto fueron presentados por Mario Andres Rodriguez, contratista del GIT Financiero de la Vicepresidencia de Estructuración.

La presentación realizada en audiencia se adjunta a la presente acta.

Tercero. Uso de la palabra a los interesados registrados en la Audiencia conforme al protocolo establecido en el Anexo 24, en el orden de solicitud, con el fin de que se pronuncien con relación al contenido del Pliego de Condiciones y sobre los Riesgos del proyecto.

El Coordinador del Grupo Interno de Contratación reitera que en el evento que algún interesado en intervenir en la audiencia no haya sido incluido en la reunión por Microsoft Teams, y que desee intervenir, deberá enviar a la dirección de correo electrónico viveappipb0012021@ani.gov.co un correo solicitando la invitación directa para participar en la Audiencia por medio de la aplicación Microsoft Teams, correo que también puede ser consultado en el proceso mediante la plataforma SECOP

Estos correos se recibirán desde el inicio de la audiencia y hasta antes de la terminación de las intervenciones que realicen los interesados durante la misma.

De igual manera se reiteró que a través de este correo, se podrán presentar observaciones y comentarios a los documentos publicados en Pliegos de Condiciones definitivos en los términos establecidos en el cronograma del proceso.

A continuación, se relacionan las intervenciones realizadas en desarrollo de la audiencia:

- **Adriana Espinosa – Garrigues**

Dentro de unos de los cambios que evidenciamos ahora con la publicación de los documentos definitivos, vimos que la ANI tomó la decisión de dejar a un lado el protocolo que se había previsto como uno de los Apéndices del Proyecto que va a ser el relacionamiento entre el concesionario de Accesos Norte I y el concesionario de Accesos Norte II, pero vemos que la Entidad tomó la decisión de mejor diseñar, tal vez, lo que puede ser un instructivo para que con posterioridad se llegue a un acuerdo sobre este protocolo. Lo primero es preguntar si este protocolo, este A,B,C, para el diseño del protocolo ya está publicado en el cuarto de datos? No lo hemos encontrado. Adicionalmente, formular unas preguntas sobre este tema, porque creo que para todos los presentes aquí, es clarísimo que esta nueva estructura de proyecto donde hay una interacción con un concesionario recaudador, se escapa un poco de lo que ha sido el desarrollo natural de esta clase de proyectos, donde el concesionario además de ejecutar el proyecto, asume la operación y entre esos el recaudo con el que se sirve la inversión. En este caso entendemos que es un esquema distinto, pero creemos que eso genera una necesidad de que haya una muy buena comunicación entre concesionario 1, concesionario 2 y la ANI.

Sobre estos temas nos surgen las siguientes inquietudes:

La primera es ¿cuándo se tiene previsto publicar esa guía? El otro tema es ¿quiénes van a firmar ese protocolo? De lo que nosotros veíamos de lo que había sido el modelo del protocolo, era un documento tripartito entre el concesionario 1, concesionario 2 y la ANI, pero en este caso quedamos, tal vez, un poco perdidos de quienes van a ser las partes de este protocolo.

Adicionalmente, también nos gustaría saber si se tiene previsto una temporalidad para que ese protocolo sea suscrito, porque si bien en la ronda de preguntas y respuestas la Entidad ha dicho que esa guía que se va a publicar, es simple y sencillamente una guía y que seguramente, las partes van a tener cierta libertad para acordar todo aquello que consideren pertinente, pues si nos parece importante tener claro esa temporalidad que va también acompañado de quienes van a ser las partes, porque no nos queda claro de este protocolo que se va a diseñar si también está participando la ANI.

Adicionalmente, también para nosotros es importante saber, si el concesionario de Accesos I va a tener algunas indicaciones en la participación de este protocolo porque para el concesionario de Accesos II, sin duda, va a ser muy necesario poder tener acceso a cierta información del giro ordinario de la operación del concesionario I, y más, considerando que mucha de su gestión y de su actuar frente a lo que recibe por la remuneración, por el recaudo del peaje, va a depender de la gestión de un tercero y es información que no va a tener a la mano y es importante que la pueda tener de alguna forma.

Finalmente, queremos saber si se va a tener previsto algún mecanismo de resolución de controversias entre quienes sean las partes, porque en ultimas el Concesionario I y el Concesionario II no tienen una relación contractual.

También queremos saber si eventualmente y teniendo en cuenta que la gestión del recaudo esta a cargo del concesionario Accesos I, si eventualmente para ciertos eventos, se podría permitir que Accesos Norte II, por ejemplo, en el evento que haya algún inconveniente con el recaudo y haya alguna disminución o se vea que puede haber alguna disminución, el concesionario de Accesos II pueda montar, por ejemplo, algún mecanismo de conteo y que ese sea un mecanismo valido frente a la ANI si resulta necesario presentar alguna reclamación.

Continuo, básicamente con el mismo tema, la ANI en la publicación de los documentos finales hizo una exposición donde hay unos cambios e introdujo una regulación que en ultimas genera bastante tranquilidad para el concesionario de Accesos Norte II, y básicamente me refiero a la Sección 5, h, 6 de la Parte Especial,

cuando establece que la ANI asume la obligación de compensar la diferencia entre el valor que se deposite en la subcuenta de recaudo, frente al valor esperado en el contrato, pero frente a este tema nos surgen algunas inquietudes por lo que se establece o es el entendimiento que tenemos, podemos estar equivocados, es que eso me va a compensar la ANI es si, por ejemplo, el concesionario de Accesos I, no me transfiere el 33,82% de ese recaudo y si eso ocurre, según esta la sección referida, pues la idea es que la ANI independientemente de que haga las averiguaciones con el Concesionarios de Accesos I, la idea es que siempre me va a garantizar el 33,82%, ese es el primer entendimiento que si sería bueno que la Entidad nos indique si el entendimiento que tenemos es correcto.

Nos surge una inquietud distinta y es que acá, el derecho que tiene el concesionario de Accesos Norte II es al 33,82% de un todo, pero el tema que preocupa es si ese todo deja de ser el todo que estamos estimando, es decir, si yo tengo previsto recibir el 33,8% de 100, es distinto si recibo el 33,8% de 70, de 50, incluso la variación puede ser aún menor, pero la preocupación que surge es quien le compensa al concesionario de Accesos II, una disminución importante o cualquier tipo de disminución en ese valor que finalmente reconoce, independientemente que acá el porcentaje, no estamos debatiendo el porcentaje sino el valor total que llega, ¿quién le reconoce al concesionario de Accesos II esa disminución en el recaudo?, si por ejemplo, lo que ocurre, para proponer un evento en el debate, se presenta un problema de evasión y como sabemos, en el contrato de Accesos I, la evasión es un riesgo que asume el concesionario I, entonces, si bien y sabemos que acá el concesionario I, teniendo en cuenta que esta es una iniciativa privada sin recursos, es el mas interesado a que funcione muy bien el recaudo, creo que el año pasado y este nos probaron que nada lo podemos prever, que todo puede llegar a suceder. ¿Qué pasa si hay un tema de evasión que hace que se vuelva inmanejable el tema en la concesión de Accesos I, cuando este es un riesgo del concesionario I, pero que me está afectando dramáticamente a mí en el contrato de Accesos II, o, por ejemplo, se presenta algún inconveniente en el manejo de las vías y hay que subir las talanqueras y eso genera una disminución en el recaudo, quien le compensa eso a Accesos II? U otro tema un poco más dramático, el concesionario de Accesos I empieza a presentar problemas y vuelvo y digo, estamos hablando en un escenario de catástrofe, que esperamos nunca ocurra, pero empieza a presentar problemas y empiezan a haber incumplimientos. Si bien sabemos y la ANI lo ha puesto de presente que la ANI va a utilizar todos los mecanismos con los que cuenta, para conminar, para efectuar las deducciones, descuentos o cualquier otra cosa que haya y que este en su poder, pero la pregunta es, en ultimas, ¿quién compensa esa diferencia grande o no en el recaudo para Accesos Norte II? ¿eso esta indistintamente considerado en el soporte de ingresos? Es decir, ¿el soporte de ingresos le va a compensar al concesionario, incluso los incumplimientos de Accesos I o riesgos que asume Accesos I y que impactan el valor que se recauda y que va a impactar el porcentaje que se traslada a Accesos II? Esa sería la otra

pregunta que tenemos para plantear a la ANI y esperando tener un poco de luz sobre el particular, teniendo en cuenta, reitero, que esta estructura es un poco exótica y entre mas la conversemos y mas la entendamos, creo que vamos a poder disipar algunas dudas sobre los riesgos propios del proyecto.

Estas son las inquietudes fundamentales que queríamos plantear el día de hoy y agradecemos mucho el espacio para poder compartirlas, sin perjuicio que seguiremos utilizando el conducto regular dispuesto para el efecto.

- **Camilo Forero – Philippi Prietocarrizosa PPULEGAL**

Solo tengo una observación muy específica sobre el plazo de la licitación y la modificación de la fecha de cierre. No entendemos los motivos por los cuales la ANI ha decidido reducir el plazo de la concesión que se tenía previsto en los últimos avisos modificatorios sobre la fecha inicialmente prevista que era para el 18 de noviembre, sin embargo, la fecha de cierre ha sido reducida al 15 de octubre de 2021, aunque lógicamente nosotros los asesores como los posibles interesados estamos acostumbrados a que las licitaciones se prorroguen, si encontramos muy extraño que los plazos de la licitación se reduzcan.

Esto no es sencillamente una observación caprichosa, esto puede poner en riesgo, la posibilidad, la capacidad física, técnica de los posibles interesados de confeccionar y de presentar la oferta en tiempo, teniendo en cuenta que se tenía una expectativa de tiempo para presentar la oferta que era hasta el 18 de noviembre y esta se ha visto reducida en mas de un mes. Esto, además, es importante que la Agencia Nacional de Infraestructura, tenga en cuenta que hay muchos interesados internacionales para los cuales incluso las condiciones son inclusive más gravosas, tengan en cuenta, por favor que hay traslado de personal, hay consularización y legalización de documentos y traslado de asesores a territorio nacional que va a dificultar, que va a ser incluso más complicada, teniendo en cuenta la reducción del plazo de licitación.

De conformidad con lo anterior mi petición es única, y es que regresemos a la fecha de cierre del 18 de noviembre de 2021, como se tenía contemplado en los avisos modificatorios No. 5 y No. 6. Bastaría con eso, ojala en Colombia implementemos una practica hacia futuro de que esa fecha de cierre, no se postergue hacia adelante, mucho menos hacia atrás, pero esa es mi única observación que muy amablemente le hago a la Agencia Nacional de Infraestructura y que ojala, aprovechemos el espacio de la audiencia para que esta observación sea contestada y no esperemos al primero de septiembre, que entiendo es la fecha limite para contestar las observaciones, para saber cual va a ser la ventana de tiempo para la confección de la oferta.

- **Juan Manuel Garcés, Conectar valores:**

Buenas tardes, mi nombre es Juan Manuel Garcés, hago parte de Conectar Valores y nos unimos a la pregunta que estaba haciendo Garrigues, en el sentido de que pues si es precisamente el mecanismo de soporte de ingreso el que permitiría compensar entonces Accesos Norte II, por la disminución en el tráfico del corredor, pues definitivamente al tener que asumir esos riesgos y de forma importante sabiendo pues que no existe además experiencia previa en la interacción entre dos concesiones para poder hacer este tipo de compensaciones sugerimos entonces a la ANI que tenga en cuenta que el soporte de ingreso que hoy en día se está dando por un plazo de nueve años pues no sería suficiente definitivamente para poder contrarrestar los riesgos que estaría asumiendo el concesionario Accesos Norte II, por los riesgos que se deriven del manejo del contrato por parte de Accesos Norte I, así como lo mencionaba Garrigues efectivamente pueden existir temas operacionales como tener que subir una talanquera en un momento determinado de un tráfico que no se contaría y que no ingresaría dentro del patrimonio autónomo o por otro lado pues tener un tema de evasión que no esté siendo controlado en sus debidas proporciones por el concesionario de Accesos Norte I, uno de los riesgos como lo decía Garrigues está ahí considerado dentro del contrato como parte de los riesgos que tiene que asumir el privado, por otro lado tampoco consideramos que ese soporte de ingreso hoy en día este compensando como lo hacía así en su momento el contrato de la Malla Vial que está compensando el servicio de la deuda, claramente estas son concesiones que tienen un servicio de deuda a muy largo plazo y nueve años de soporte de ingreso no son suficientes para una deuda estándar de una concesión de este tipo, entonces si no fuera el caso el soporte de ingreso como mecanismo sirve para compensar esos riesgos que acabo de mencionar de Accesos Norte II, pero lo que si proponemos nosotros es que en aras también de darle un soporte a la financiación y hacer mucho más barata la oferta para la ANI, porque no se tendría que asumir sobrecostos de riesgos que podrían estar haciendo asumidos por ese soporte de ingreso, definitivamente pues lo que proponemos nosotros es que ese soporte se extienda por un término que al menos sea igual al de la Malla o que sea incluso superior porque pues definitivamente las concesiones hoy en día tienen son deudas de largo plazo y muy superiores a nueve años, muchas gracias.

- **Ximena Zuleta, Dentons Cárdenas & Cárdenas:**

Buenos días a todos soy Ximena Zuleta de Dentons Cárdenas & Cárdenas, vamos a hacer algunas preguntas en la próxima sección en la aclaración de los pliegos, pero en este capítulo de riesgos tenemos algunas observaciones, estamos de

acuerdo con las observaciones que formulo Adriana Espinoza de Garrigues, sobre el protocolo y digamos la eliminación del protocolo y su cambio que no haríamos parece que eso es un tema fundamental y quisiéramos girarnos y hacer énfasis en su importancia, estamos de acuerdo también en el tema del cierre de la licitación, también pedimos que el cierre se conserve para noviembre 18, y que no se eche para atrás, como se echó para atrás ahorita en el pliego definitivo, en el tema de riesgos, una inquietud particular, los derechos de compensación que tiene el concesionario en la sección 3.3 del contrato de la parte general, en casos de elusión, de restricción de movilidad y de imposibilidad de recaudar, creo que en este contrato, en este pliego definitivo, y en las respuestas de la ANI, está quedando claro que este concesionario de Accesos Norte II, tiene derecho a esas compensaciones, y que tendrá derecho al 33.82% digamos de la compensación que se logre por esos eventos, aquí la inquietud es ¿Quién tiene derecho a reclamar? y aquí lo que quisiéramos es que quede claro que el concesionario de Accesos Norte II, tiene derecho a reclamar, es decir a solicitar esas compensaciones independientemente del Concesionario de Accesos Norte I, porque si bien uno creería que los dos concesionarios van a tener digamos uniformidad de criterios, y los dos van a estar interesados en reclamar, es muy posible que de pronto no se pongan de acuerdo en su momento de como reclamar, cuáles son los fundamentos del reclamo, como plantear el reclamo, en fin, entonces nos parece que es importante que quedara claro que este concesionario de Accesos Norte II, una vez tenga la información pertinente sobre el recaudo, pues tenga un derecho independiente a formular una reclamación a la ANI, para solicitar esa compensación sin tener que tener un acuerdo con el concesionario de Accesos Norte I, entonces esa es la inquietud que queremos plantear sobre el tema de los riesgos y más adelante en la próxima sección formularemos otras observaciones.

Ricardo Pérez Latorre, Coordinador G.I.T de Contratación:

Le agradezco que las haga en este espacio, vamos a dar un tiempo ilimitado para que presente las observaciones a todos los aspectos, tanto pliego, proceso y riesgos.

- **Ximena Zuleta, Dentons Cárdenas & Cárdenas:**

Teníamos una observación sobre el tema de las tarifas y el incremento tarifario, aquí todos sabemos que el tema del incremento tarifario pues es fundamental para la viabilidad del proyecto, ya vimos en el cuarto de datos la resolución de incremento tarifario que es de junio 17, es decir ya la ANI, solicito al Ministerio de Transporte la resolución para el incremento de tarifas y la resolución pues es muy reciente y ahí esta publicada en el cuarto de datos, lo que no nos queda claro y en eso quisiéramos la mayor claridad es, la ANI, tenía a su cargo esa Gestión, de gestionar esa

resolución ante la ANI y en las respuesta que dio la Entidad, la Entidad menciona que el concesionario tiene una carga de socialización, digamos para contribuir a hacer viable este incremento de tarifas, pero lo que no nos queda claro y en eso si quisiéramos rogarle la mayor claridad y es, ya teniendo la resolución del Ministerio de Transporte, cuál será el hecho objetivo preciso que permitirá que se implemente el incremento de tarifas o que por el contrario impedirá que se implemente el incremento de tarifas, que de verdad que rogamos la mayor claridad, yo creo que para los interesados, evaluar los riesgos de este proyecto y su viabilidad, esto es muy importante, y lo otro es, al final quien toma la decisión de ese incremento, ya está la resolución y ya sabemos que hay unas obligaciones de socialización a cargo del concesionario, pero al final ¿quién toma esa decisión? y sobre eso quisiéramos por favor la mayor claridad posible.

El según punto en el que queremos insistir, nosotros ya formulamos una observación y ya la ANI nos la respondió y es, la importancia para el concesionario de Accesos Norte II, de tener información lo más precisa y lo más en tiempo real posible del recaudo, cualquier concesionario tiene información en tiempo real de lo que está recaudando, aquí como hay un concesionario recaudador que corresponde a otro proyecto, pues para el concesionario de Accesos Norte II, es muy importante saber que se está recaudando, y ojala fuera casi que en tiempo real, entonces nosotros formulamos una observación en ese sentido, y la ANI lo que nos respondió es, pues el concesionario de Accesos Norte I, tiene de acuerdo a su contrato unas obligaciones de entregar información, se las entrega a la ANI y la ANI a su vez se la entregará al concesionario de Accesos Norte II, cuando el Concesionario de Accesos Norte II lo solicite, nosotros quisiéramos insistir en que desde ya se estableciera algo más preciso, que el concesionario de accesos norte II, tuviera un derecho a estar recibiendo de la ANI, esa información pues en el tiempo que se considere pertinente, ojala digamos lo más en tiempo real posible, de golpe día a día es difícil, pero sí que haya, que no le toque al concesionario de Accesos Norte II estarla pidiendo, o esperar a que le llegue su parte del 33.82%, si no que desde ahora, desde el contrato, se establezca su derecho a recibir la información de recaudo en determinados lapsos y que sea de parte de la ANI, eso nos parece que es un tema importante.

En el tema de la eliminación del protocolo y de su cambio por la guía, nosotros tampoco encontramos la guía en el cuarto de datos y nos parece que es fundamental que la publiquen pronto para saber cuáles son ahí las pautas, ahí pues hay algunas inquietudes porque a nosotros nos parece que ya firmado el contrato de concesión pues de golpe para el concesionario de Accesos Norte I, su reactivación para firmar este protocolo de golpe no es la misma que la de Accesos Norte II, entonces yo creo que eso hay que tenerlo en cuenta y que de golpe se puedan adoptar algunas medidas o algunas pautas, digamos para que el concesionario de Accesos Norte II, tenga la certeza de que ese protocolo se va a

firmar, que se va a firmar en tiempo, también tener claridad si la ANI lo va a firmar, si va a ser parte, si no va a ser parte, nos parece que eso es pertinente, también nos parece pertinente incluir un mecanismo de solución de controversias, porque a través de sus respuestas la ANI dice, pues que las controversias se resolverán de acuerdo a los mecanismos de solución de controversias que hay en cada contrato, pero es que aquí vamos a tener un protocolo firmado por los dos concesionarios que no tienen relación contractual entre ellos, aparte de este protocolo que van a firmar, entonces nos parece que ese punto también es importante, bueno yo creo que esos son los puntos principales que tenemos, ojala nos pudieran contestar algo ahora, osino pues agradecemos su respuesta más adelante.

- **Leonardo Díaz - Vinci construction**

Respecto al tema de los riesgos en el numeral 10 que se habla del Riesgo de Diseño, nos habla de los sobrecostos de los cambios en diseños por decisiones de la ANI o como consecuencia del trámite ambiental por razones no imputables al concesionario, en ese sentido nos gustaría que tuvieran en cuenta que dentro del alcance del nuevo Apéndice Técnico 1 se hizo un ajuste a diseño de la figura de la intersección Auto Norte con avenida el Polo o sea unidad funcional 5, donde se incluyen unos ramales que inicialmente no estaban y pues estos ramales no están dentro de los cálculos, ni de las cantidades ni los precios, hay unos pontones que hay que pasar del canal que va hacia los humedales, entonces hay que ver que al ampliar ese alcance debería verse reflejado también en el presupuesto.

Estamos de acuerdo con el comentario que hace Camilo Forero, nosotros estamos dentro del principio de planeación y estamos dentro del análisis de la modificación No. 5, No. 6, donde nos decían que el plazo para la entrega de la oferta estaba en el mes de noviembre, solicitamos sea mantenida esa fecha para poder continuar con nuestro proceso de análisis, planeación y ejecución y poder presentar una oferta competitiva y responsable con los plazos que inicialmente se habían planteado.

- **Camilo Zamora Riaño- Strabag S.A.S**

Reiterar un tema que mencionada Ximena Zuleta y es básicamente la certeza que debería existir en cuanto al incremento de tarifas, en una de las respuestas de la ANI, particularmente la respuesta 124 a las observaciones al proyecto de pliego de condiciones, la ANI dijo que el incremento de tarifas estaba sujeto a dos condiciones: básicamente la expedición de la resolución por parte del Ministerio de Transporte que ya es un hecho superado en la medida que ya se expidió y en segunda medida la efectiva socialización del ese incremento, precisamente la ANI ha dicho que ya ha hecho la socialización de manera exhaustiva y en esa medida

nos cuesta entender por qué se mantiene el grado de incertidumbre frente al incremento de las tarifas cuando consideramos que de cierta forma se han dado las circunstancias para que el incremento sea cierto y efectivo, le preguntamos a la ANI a considerar si es que el hecho el incremento de tarifas qué sucede con el contrato de concesión si esas tarifas incrementadas pueden ser efectivamente cobradas, lo cierto es que nosotros como interesados en esa licitación y sobre todo la certeza que necesitan los financiadores para este tipo de proyectos, mantenernos en incertidumbre frente al incremento de tarifas, no tener claro de quien depende la decisión final o qué es lo que activa efectivamente ese incremento genera grado de incertidumbre absoluta, invitamos a la ANI sea más certera en cuanto a que el incremento de tarifas sea efectivo.

Reiterar fundamental la existencia del protocolo con el concesionario de Accesos Norte I, consideramos que al ser el recaudo la base principal de ese proyecto, el concesionario de Accesos Norte II debe tener la información en tiempo real y no puede ser que el concesionario de Accesos Norte II tenga que enviar comunicaciones diarias, según la periodicidad que corresponda para tener acceso de la información por parte de la ANI, y también tenas complejos por ejemplo la obligación del concesionario de Acceso Norte II de manejar todo esto de las tarifas especiales a tarifas diferenciales, finalmente el concesionario de Accesos Norte i es el que hace el cobro de esas tarifas, entonces nosotros consideramos que debe haber un protocolo y no tener que el concesionario de Accesos Norte II estar presentando reclamaciones, comunicaciones a Accesos Norte I para que cumplan las obligaciones.

- **Martha Arias – Ferrovial Construcción Sucursal Colombia**

Simplemente sumada a las observaciones que han hecho el resto de los participantes, por qué se tenía una fecha de cierre para el 18 de noviembre e incluso hasta el aviso modificadorio No. 6 que se publicó un día antes de la publicación del pliego de condiciones definitivo y ya en el cronograma del pliego de condiciones definitivo se anticipa la fecha de entrega de la licitación para el 15 de octubre, entonces los proponentes se preparan para la entrega de la propuesta en la fecha inicialmente planteada, es curioso que se anticipe dicha fecha.

Cuarto: Pronunciamiento por parte de la ANI sobre las preguntas y comentarios recibidos en desarrollo de la audiencia.

El Coordinador del Grupo Interno de Contratación de la Vicepresidencia Jurídica, Ricardo Pérez Latorre, informa a los interesados que se hará el análisis juicioso de cada una de las observaciones, y se darán las respectivas respuestas por escrito a través de una matriz que se publicará en el SECOP I.



Quinto. Cierre de la Audiencia.

Una vez cumplido el orden del día y agotados todos los puntos, se da por terminada la audiencia de tipificación, estimación y asignación de riesgos y aclaración del pliego de condiciones de la licitación pública o No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 siendo las 11:02 am del miércoles 30 de junio de 2021.

RICARDO PEREZ LATORRE
Coordinador GIT de Contratación Vicepresidencia Jurídica

Proyectó: Victoria Lucía Herrera Z. / Michelle Parra C. / Fredy Alexander Rodríguez A.
Abogados GIT Contratación VJ

