

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

En Bogotá D.C., a los seis (6) días del mes de agosto de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente documento se permite dar respuesta a las observaciones formuladas durante la Audiencia de aclaración de Pliegos y Asignación de Riesgos, en virtud de la convocatoria al proceso de contratación VJ-VE- LP-002 -2013 en los siguientes términos:

PREGUNTAS PLIEGO DE CONDICIONES			
	NOMBRE /EMPRESA QUE PREGUNTA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA DE LA AGENCIA
1	<b>CONCIVILES S.A</b>	<p>El plazo de este contrato o contratos será de hasta 34 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio.</p> <p>Nota: no obstante el término de duración establecido, el contrato podrá darse por terminado anticipadamente en el evento en que dentro del plazo previsto anteriormente, se adjudique y se dé inicio a la ejecución de uno o más contratos de concesión con ocasión de proyectos de asociación publico privada de iniciativa pública o de iniciativa privada sobre los corredores desafectados de la concesión del Atlántico, o cuando se celebren convenios interadministrativos para el desarrollo de proyectos de Asociación Público Privada, que incluyan en todo o en parte cualquiera de los tramos descritos en el objeto del (los) contrato(s) celebrados o por celebrar.</p> <p>Pregunta: Como se compensará al contratista en caso de que se lleve a cabo la terminación anticipada del contrato?</p>	<p>Se aclara al interesado que el plazo del contrato es de 24 meses conforme el Pliego de Condiciones Definitivo y la Minuta del Contrato.</p> <p>En cuanto a la terminación anticipada, aspecto que ha sido analizado nuevamente por la entidad, se le informa al interesado que mediante adenda se indicarán los ajustes al respecto.</p>

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

<b>2</b>	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>A que hace referencia el cuadro de cotización que se relaciona en el numeral 3.1.1?, corresponde al formato de presupuesto o es un documento adicional?</p>	<p>El cuadro de cotización que se menciona en el numeral 3.1.1 del Pliego de Condiciones Definitivo, hace referencia a la Proforma 8 – Presupuesto Oficial.</p> <p>Sin embargo para claridad de los interesados, este tema será precisado mediante Adenda.</p>									
<b>3</b>	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.S.A.</b>	<p>Numeral 1.2.3.2 OBLIGACIONES ESPECÍFICAS PARA EL MODULO No. 2 (CORREDOR FERREO BOGOTÁ-BELENCITO)</p> <p>En el Numeral 1.2.3.2 se presentan diferencias en las abscisas de los puntos críticos con respecto a las indicadas en las el Presupuesto oficial para el Módulo 2, de acuerdo con lo siguiente:</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>No. Punto crítico</th> <th>Numeral 1.2.3.2 de Pliegos</th> <th>Presupuesto oficial (OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">20</td> <td style="text-align: center;">PK 120 + 550</td> <td style="text-align: center;">PK 120 + 500</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">28</td> <td style="text-align: center;">PK 129 + 450</td> <td style="text-align: center;">PK129+400</td> </tr> </tbody> </table>	No. Punto crítico	Numeral 1.2.3.2 de Pliegos	Presupuesto oficial (OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS)	20	PK 120 + 550	PK 120 + 500	28	PK 129 + 450	PK129+400	<p>Se realizará el ajuste respectivo mediante Adenda.</p>
No. Punto crítico	Numeral 1.2.3.2 de Pliegos	Presupuesto oficial (OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS)										
20	PK 120 + 550	PK 120 + 500										
28	PK 129 + 450	PK129+400										
<b>4</b>	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>Numeral 1.2.3.3. OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS</p> <p>Les solicitamos el favor de reevaluar las obligaciones contempladas en el numeral 1.2.3.3, ya que los recursos contemplados para realizar estas actividades son insuficientes (Capítulo XI - PROGRAMAS Y ACTIVIDADES</p>	<p>Se aclara al interesado que para las actividades establecidas en el numeral 1.2.3.3 del Pliego de Condiciones, el Contratista se apoyará adicionalmente con el personal definido para la administración correspondiente para cada Módulo.</p>									

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		<p>SOCIO-AMBIENTALES: ing. ambiental, sociales y abogados y unos recursos asignados (vehículo).</p> <p>Adicionalmente, se debe tener en cuenta que estas obligaciones deben ser propias del estado.</p>	<p>Finalmente se le precisa que las responsabilidades están claramente definidas en el Apéndice Técnico.</p>
5	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>Numeral 1.2.3.3. Defensa jurídica de los corredores férreos.</p> <p>Les solicitamos el favor de confirmar que la defensa jurídica de los corredores férreos es una obligación de medios y no de resultados por cuanto que los Contratistas de Obra no tienen vocación ni autoridad policiva para adelantar esta obligación, y además no es del curso normal de sus negocios llevar a cabo este tipo de obligaciones.</p>	<p>Las actividades de seguimiento y defensa jurídica de la Infraestructura Férrea de cada corredor son obligaciones de medio, sin embargo, el contratista deberá garantizar que las actuaciones a adelantar por su parte, tendrán la debida diligencia y presentar su mejor esfuerzo para la protección de los intereses del Estado, garantizando la correcta y debida ejecución de las obligaciones sin que lo anterior se configure en una obligación de resultado.</p>
6	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>Numeral 3.1.1 “FORMA DE PRESENTAR LA PROPUESTA ECONÓMICA</p> <p>En el numeral 3.1.1 “FORMA DE PRESENTAR LA PROPUESTA ECONÓMICA”, cita “La propuesta económica se presentará en el formato adjunto al Pliego para tal efecto. Los precios se desglosarán como se señala en el formato, de tal forma que las actividades no costeadas en la misma se entienden incluidas en el precio ofertado”.</p>	<p>Este aspecto será objeto de Adenda.</p> <p>Finalmente se aclara al interesado que el cuadro de cotizaciones hace referencia a la Proforma 8.</p> <p>Respecto a la aclaración solicitado por el interesado respecto a las cifras decimales, se le aclara al interesado que dicha regla se incluyó</p>

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		<p>Les solicitamos el favor de aclarar cuáles son las actividades no costeadas a las que se refieren.</p> <p>Se solicita aclarar a que hace referencia ese término y cuál es su alcance Igualmente, en este numeral se indica: “El oferente deberá indicar claramente el valor unitario, sin cifras decimales, para cada uno de los ítems de acuerdo con el cuadro de cotización.</p> <p>El proponente de acuerdo a su experiencia e información del sitio del proyecto, podrá ofertar los valores unitarios que considere para cada ítem a excepción de los rubros NO MODIFICABLES y siempre y cuando no supere el presupuesto oficial”.</p> <p>Les solicitamos el favor de confirmar si el “cuadro de cotizaciones” hace referencia a la Proforma 8. De no ser así, les solicitamos el favor de indicar a cual corresponde.</p>	<p>para evitar diferencias en la suma de los valores unitarios y por ende en el resultado total del presupuesto oficial entre la Proforma 8 - Oferta económica presentada por cada uno de los proponentes y la verificación realizada por la entidad en la audiencia de adjudicación.</p>
7	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>f) Numeral 6.1 Causales de Rechazo Entre las causales de rechazo se encuentra la siguiente:</p> <p>Cuando respecto de un ítem no se oferte el precio unitario o el valor total del ítem u ofrecer como valor de un precio unitario cero (0) o superar el valor</p>	<p>La entidad no acoge la solicitud del interesado, toda vez que los precios unitarios incluidos dentro de la proforma No. 8 se realizaron con fundamento en un estudio de mercado actualizado. Por tal motivo se mantiene dicha causal de rechazo.</p>

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		<p>unitario de alguno o algunos de los ítems ofrecidos con respecto al valor establecido para cada ítem en el presupuesto oficial publicado por la entidad."</p> <p>Esta condición de no superar el valor establecido para cada ítem estaba en el proceso del año 2012 y fue ampliamente criticada por su inconveniencia, toda vez que limita o desfavorece en exceso la capacidad de los proponentes para ejercer sus ventajas competitivas. Dado que la condición fue eliminada en el proyecto de pliegos y vuelve a aparecer en la versión final, les solicitamos el favor de retirarla nuevamente.</p> <p>Solicitan que dentro de las causales de rechazo no se encuentre la de sobrepasar alguno de los precios unitarios en los ítems sino que sea en el presupuesto completo porque esto le resta competitividad a varias empresas.</p>							
8	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>MATRIZ DE RIESGOS</p> <p>A continuación presentamos nuestras observaciones a la MATRIZ DE RIESGOS publicadas por la entidad.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">RIESGO</th> <th style="text-align: center;">DESCRIPCION</th> <th style="text-align: center;">OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">Gestión, operacion al, de vigilancia y</td> <td style="vertical-align: top;">Efectos desfavorables ocasionados por Invasión de derecho vía férrea, las actividades de vigilancia y protección del corredor están</td> <td style="vertical-align: top;">En la vigilancia debe ser compartido el riesgo, toda vez que en este intervienen autoridades y no están a control del</td> </tr> </tbody> </table>	RIESGO	DESCRIPCION	OBSERVACIONES	Gestión, operacion al, de vigilancia y	Efectos desfavorables ocasionados por Invasión de derecho vía férrea, las actividades de vigilancia y protección del corredor están	En la vigilancia debe ser compartido el riesgo, toda vez que en este intervienen autoridades y no están a control del	<p>La entidad revisará su observación y en caso de considerarlo pertinente se ajustará la Matriz de Riesgos mediante Adenda.</p>
RIESGO	DESCRIPCION	OBSERVACIONES							
Gestión, operacion al, de vigilancia y	Efectos desfavorables ocasionados por Invasión de derecho vía férrea, las actividades de vigilancia y protección del corredor están	En la vigilancia debe ser compartido el riesgo, toda vez que en este intervienen autoridades y no están a control del							

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		mantenimiento	a cargo del CONTRATISTA junto con el debido acompañamiento de las Autoridades competentes.	contratista. Aclarar que esta es una obligación de MEDIO y no de RESULTADO	
		Construcción	Efectos desfavorables por la Terminación anticipada <b>no imputable al contratista</b>	Debe asignarse 100% a la ANI, porque sería el único que podría terminar el contrato de manera anticipada	
		Político Social	Efectos desfavorables por Invasión derecho vía férrea	Están asignados al contratista aun cuando su gestión solo debe ser de medio pero no puede impedir el acceso de personas a la vía.  Aclarar que esta es una obligación de MEDIO y no de RESULTADO	
		Ambiental	Solicitamos incluir los siguientes riesgos 100% a la ANI:  -Mayores plazos y costos por la gestión para la obtención		

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		<p>de licencias y/o permisos NO imputables al contratista</p> <p>-Mayores costos por modificaciones ambientales NO imputables al contratista</p>	
		<p>Solicitamos incluir los siguientes riesgos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Riesgos por sobrecostos en puntos críticos contratados a precio Global Fijo, debido a deslizamientos no previstos: 100% ANI</li> <li>▫ Riesgos por demora en ejecución de la obra por deslizamientos: 100% ANI</li> <li>▫ Riesgo por demoras en coordinación interinstitucional: 100% ANI</li> <li>▫ Demoras en inicio por falta de Interventoría: 100% ANI</li> </ul>	
		<p>RIESGOS ADICIONALES</p>	
		<p>Adicional no se ven los riesgos por coordinación interinstitucional ni por demoras en el inicio de la contratación de la interventoría, los cuales deberían estar adjudicados a la Entidad.</p>	
9	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	<p>Respecto de inscripción en el RUP para las empresas extranjeras sin sucursal en Colombia, en el pliego no se encuentra señalado como se debe establecer,</p>	<p>Se le aclara al interesado que el pliego de condiciones estableció en el numeral 5.1.2.2 que</p>

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		ya que se indica que esto se acreditará de acuerdo a lo establecido en la ley pero la ley a su vez remite a los pliegos de condiciones.	únicamente podrán acreditar los requisitos habilitantes a través de información, valores y experiencia directamente relacionada con actividades de construcción, por lo que la forma de acreditarlos es mediante los documentos idóneos que demuestren las condiciones que se pretenden acreditar.
10	<b>CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A.</b>	El abscisado del pliego de condiciones para el módulo 2 no es el mismo que está en el itemizado, este es un error de forma pero se debe aclarar para validar cual es la información correcta, así como entre el pliego de condiciones y el formato de cantidades sobre el presupuesto oficial.	Se ajustará en el Pliego de Condiciones Definitivo, como en la Proforma 8 del Módulo 2.
11	<b>CEMENTOS ARGOS S.A</b>	Auscultación ultrasónica: definir si se debe hacer ultrasonido a toda la línea y los parámetros para cambiar o no los rieles y si eso se va a hacer en toda la vía o sólo en los puntos que indique la Entidad.	Los rieles a cambiar en el tramo Bogotá – Belencito corresponden únicamente a aquellos rieles existentes que fueron afectados por la ola invernal del 2010 y 2011 principalmente por derrumbes
12	<b>CEMENTOS ARGOS S.A</b>	Alineación y nivelación de la vía: En el pliego hay una tabla para diferentes velocidades, pero no es claro en decir cuál es la velocidad mínima esperada para la posterior operación de trenes en los sitios donde la vía sea recuperada. Definir cuál es la mínima velocidad esperada, se sugiere que por lo menos se hable de 40 Km por hora.	La velocidad limite en el corredor Bogotá – Belencito se determinará con base en restricciones de seguridad una vez se atienda la totalidad de los puntos críticos y se realice un recorrido de prueba a lo largo de todo el tramo. De acuerdo a la operación que se llevaba a cabo



# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

			antes de las afectaciones, la entidad estima que la velocidad no podrá superar los 30 km/h.
13	<b>CEMENTOS ARGOS S.A</b>	Indicar si la alineación y nivelación es sólo para puntos críticos o para toda la vía, así como definir la velocidad mínima y máxima para esta alineación y nivelación.	Se le aclara al interesado que las actividades que corresponden a la nivelación y alineación de vía se ejecutaran a lo largo de todo el corredor con base en un diagnóstico inicial que permitirá identificar con el acompañamiento de la interventoría, los tramos con mayor necesidad de intervención.
14	<b>CEMENTOS ARGOS S.A</b>	Determinar claramente los criterios para intervenir la base y subbase en los puntos no críticos (espesor, granulometría, etc) se tienen en los puntos críticos conocimiento de que se va a hacer pero en los puntos no críticos donde se va a hacer algún tipo de reparación definir cuales van a ser los criterios para manejar base y subbase	Las intervenciones de mantenimiento y mejoramiento que consisten principalmente en el suministro de balasto para reemplazar balasto en malas condiciones o para nivelar y alinear la vía se realizarán con base en la inspección que deberá realizar el contratista en acompañamiento de la interventoría para definir los tramos a intervenir.
15	<b>CEMENTOS ARGOS S.A</b>	Aclarar el diseño de los puentes para el tema de diseño de locomotora o saber cuáles locomotoras pueden operar en la vía, tenemos entendido que esa vía hablando de belencito – Bogotá tenía un diseño couper E-30, pero la Entidad señala que está diseñado con Couper E-50, entonces se solicita claridad sobre ese tema, pues tenemos una información diferente con base en unos estudios que nosotros hicimos.	El tren de cargas utilizado para el diseño de los puentes del corredor férreo Bogotá – belencito corresponde al COOPER E40.

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

16	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	En los sectores donde se van a cambiar traviesas, usando traviesas de madera tamaño estándar, si es claro que al usar esas traviesas toca hacer más ancha la vía y si toca hacer un mejor perfil de la base y la sub-base para que las traviesas de madera queden totalmente embebidas y si hay algún criterio para saber si se van a reemplazar traviesas de concreto en algunos sectores donde por su deterioro sea necesario removerlas por traviesas únicamente de madera y en tamaño estándar	El cambio de traviesas de concreto por traviesas de madera dependerá de la inspección que deberá realizar el contratista en acompañamiento de la interventoría. Por medio de dicha inspección se identificarán las traviesas en mal estado (tanto de madera como de concreto) y de acuerdo al diagnóstico se establecerán las traviesas a cambiar teniendo en cuenta el número de traviesas disponibles para el tramo tanto en la actividad de mantenimiento como en la de mejoramiento de vía
17	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	Definir el ancho de vía en donde se cambien traviesas a tamaño estándar si se remplazaran las de concreto.	La banqueta de balasto actualmente tiene un ancho de 4 metros, los cuales son suficientes para la instalación de las traviesas para trocha estándar y los hombros de balasto que se deben conformar a cada lado para proporcionar estabilidad a la vía
18	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	Auscultación ultrasónica Si bien se define cual es el proceso de auscultación ultrasónica y su importancia, no se determina claramente si se debe hacer ultrasonido en toda la longitud de la línea, así como no se indica claramente cuáles son los parámetros para determinar si los resultados del ultrasonido deben requerir el cambio del riel. Sugerimos preguntar al fabricante del equipo de ultrasonido requerido como factor de calidad (ROBEL) cuales son los criterios de rechazo o aceptación, y	Los rieles a cambiar en el tramo Bogotá – Belencito corresponden únicamente a aquellos rieles existentes que fueron afectados por la ola invernal del 2010 y 2011 principalmente por derrumbes. Sin embargo, el contratista tendrá la obligación de hacer inspecciones periódicas utilizando el equipo ultrasónico para determinar el estado de los rieles a lo largo del corredor e

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		dejarlos claro en la especificación.	informar sobre la situación tanto a la interventoría del contrato como a la supervisión de la ANI.
19	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	Alineación de la vía: Se incluye una tabla para diferentes velocidades, pero no se informa cual es la velocidad que debe aplicar al tramo. Es decir. Se debería garantizar que el alineamiento en TODA la longitud sea la correspondiente a al menos 40km/h y expresar claramente que en los sitios donde no se cumplan las dimensiones aplicables se deben tomar las correcciones necesarias para lograr su cumplimiento.	La velocidad limite en el corredor Bogotá – Belencito se determinará con base en restricciones de seguridad una vez se atienda la totalidad de los puntos críticos y se realice un recorrido de prueba a lo largo de todo el tramo. De acuerdo a la operación que se llevaba a cabo antes de las afectaciones, la entidad estima que la velocidad no podrá superar los 30 km/h.
20	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	Nivelación en la vía De la misma manera, Se incluye una tabla para diferentes velocidades, pero no se informa cual es la velocidad que debe aplicar al tramo. Es decir. Se debería garantizar que la nivelación en TODA la longitud sea la correspondiente al menos 40km/h y expresar claramente que en los sitios donde no se cumplan las dimensiones aplicables se deben tomar las correcciones necesarias para lograr su cumplimiento.	La velocidad limite en el corredor Bogotá – Belencito se determinará con base en restricciones de seguridad una vez se atienda la totalidad de los puntos críticos y se realice un recorrido de prueba a lo largo de todo el tramo. De acuerdo a la operación que se llevaba a cabo antes de las afectaciones, la entidad estima que la velocidad no podrá superar los 30 km/h.
21	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	Comentarios al apéndice técnico Criterios para intervenir la Base y sub-base 7  Sugerimos determinar claramente cuáles son los criterios que indicaran a la interventoría si la base y Sub-base en los hoy no-puntos críticos se debe intervenir y remplazar, es decir espesor, granulometría deseada (por el ejemplo	Las intervenciones de mantenimiento y mejoramiento que consisten principalmente en el suministro de balasto para reemplazar balasto en malas condiciones o para nivelar y alinear la vía se realizarán con base en la inspección que deberá realizar el contratista en acompañamiento

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		el número de finos por debajo de cierto tamaño en peso), o calidad del material de acuerdo a resultados de pruebas de abrasión o impacto, etc	de la interventoría para definir los tramos a intervenir.
22	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	<p>CooperE50</p> <p>Por favor confirmar si las estructuras del ferrocarril Bogotá-Belencito fueron diseñados para Cooper E50, por cuanto nos han informado que este ferrocarril fue diseñado en Cooper E30. Lo cual podría tener efectos adversos en el caso que se pongan en marcha locomotoras con cargas axiales para ESO, cuando la vía realmente no soportaría esas cargas.</p> <p>Nuestra recomendación, es que todas las estructuras se chequeen para que se garantice que locomotoras Cooper E50 pueden operar de manera segura.</p>	Se le aclara al interesado que los puentes del corredor férreo Bogotá – Belencito fueron diseñados utilizando la metodología del tren de cargas COOPER E40.
23	<b>CEMENTOS ARGOS S.A.</b>	<p>Cambio de traviesas a tamaño Estándar</p> <p>Por favor aclarar los criterios para el cambio de traviesas a tamaño estándar, ya que en los puntos donde estos cambios de realicen, se requerirá ampliar el ancho de la línea férrea y por lo tanto la estructura de soporte en balasto quedará con un mayor ancho para que las traviesas de tamaño estándar queden embebidas por balastro.</p> <p>Por ejemplo en tramos donde existan traviesas de concreto, pero la vía haya sido parcialmente destruida, ¿Qué criterio se debe de seguir para decidir si se retiran las traviesas de concreto de trocha yárdica para dejar en ese sector toda la vía en traviesa de madera de tamaño estándar y por tanto ampliar el perfil de la vía o se deja las vía con los dos tipos de traviesas?</p>	El cambio de traviesas de concreto por traviesas de madera dependerá de la inspección que deberá realizar el contratista en acompañamiento de la interventoría. Por medio de dicha inspección se identificarán las traviesas en mal estado (tanto de madera como de concreto) y de acuerdo al diagnóstico se establecerán las traviesas a cambiar teniendo en cuenta el número de traviesas disponibles para el tramo tanto en la actividad de mantenimiento como en la de mejoramiento de vía

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

24	<b>DRAGADOS</b>	En el numeral 6.1 causales de rechazo del Pliego de Condiciones se establece como causal cuando el representante legal de la persona jurídica o el representante de la estructura plural no posee matrícula profesional como ingeniero civil o de transporte, la pregunta es qué pasa cuando el representante legal es extranjero y no es ingeniero civil, se solicita se modifique este punto.	La causal establecida señala “cuando el representante legal de la persona jurídica o representante del proponente plural no posea matrícula profesional como Ingeniero Civil o Ingeniero de Transporte y Vías <u>y su propuesta haya sido presentada sin el aval</u> establecido en el presente pliego de condiciones.” Por lo que si el representante legal no posee matrícula profesional debe presentar su propuesta avalada por un ingeniero con las condiciones previstas el pliego.  En razón de lo anterior, la entidad no acoge la solicitud del interesado.
25	<b>L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES</b>	Si hoy el administrador FENOCO no opera trenes de carga, y los trenes de pasajeros los opera una cooperativa, cual es la función de Fenoco?	La función del administrador actual respecto a la operación es realizar el control de tráfico para la operación de los trenes de pasajeros existentes en los dos módulos.
26	<b>L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES</b>	Turistren, que tipo de contrato tiene para operar y con quien contrataron con ANI?	Turistren tiene licencia de operación y tiene en arriendo algunos equipos de la ANI. La operación es propia y paga un canon por uso de la infraestructura. Los trámites de ejecución con la ANI se hacen a través de la Gerencia del Modo

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

			Férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.
27	<b>L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES</b>	En la medida en que se rehabiliten las vías van a comenzar a operar trenes de carga, con qué frecuencia, con que carga, con que volumen, y en que tramo? Es necesaria esta información para planificar las obras y controles de tráfico.	Es incierto en este momento saber la frecuencia y el volumen de carga que se movilizará por los corredores. El Contratista debe tener en cuenta el tráfico actual de pasajeros con las frecuencias, publicadas en los formularios de observaciones presentadas al Proyecto de Pliego, para planificar sus obras y control de tráfico.
28	<b>L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES</b>	En caso que comiencen a operar trenes de carga antes que concluya este contrato de 24 meses, quien opera esos trenes? Con que personal? Que material rodante?	La operación la realizará el privado con su propio personal y podrá solicitar el material rodante que NO utilice el Contratista y que se encuentra en el Anexo 4 - Material Rodante Disponible o podrá realizar la operación con equipo rodante propio siempre y cuando realice el pago por concepto de uso de la infraestructura.
29	<b>L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES</b>	Es necesario consultar o que entreguen la planimetría o trazado del proyecto, es decir trazado de las vías.	La ANI entregará esta información al Contratista adjudicatario y el interesado deberá conocer y hacer un recorrido a los corredores como lo establece el Pliego de Condiciones Definitivo.
30	<b>INGERAL LTDA.</b>	<i>Solicitan se amplíe la solución dada por la Entidad a las dificultades de obtener certificaciones en cuanto a la experiencia de Operador Férreo. Situaciones como la planteada por CIPRECON S.A y RAHS ingeniería S.A, en el correo electrónico del 17 de junio pasado, referente a la certificación de la</i>	La entidad no acoge la solicitud del interesado toda vez que considera que la experiencia idónea en control de tráfico se obtiene a partir de la operación en vía principal de tráfico ferroviario de

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		<p><i>experiencia del Operador Férreo, no solo se presentan en el desarrollo de contratos de concesión sino también en los procesos de ejecución de contratos de rehabilitación y mantenimiento de vías férreas, en los que los contratistas han incorporado equipo especializado de vía (bateadoras, reguladoras de control, dressinas de control, equipos de riego de matamaieza), así como material rodante (locomotoras, plataformas, góndolas), equipos tripulados con personal de su propia vinculación, debidamente capacitado, acreditado y autorizado para la conducción por vía férrea, y para cuyos desplazamientos, usualmente han dispuesto de personal en el control y en el enclavamiento del tráfico férreo a nivel de puesto de mando, estaciones y pasos a nivel, pero que dicha actividad siendo parte del alcance de los contratos realizados no les es dable una certificación que específicamente refiera el valor que por esos conceptos haya ejecutado. Consonantes con la respuesta dada por la Entidad a esa observación, consignada en el FORMULARIO 4, Respuestas a observaciones extemporáneas presentadas al proyecto de pliego de condiciones, en el numeral 4, entendemos aceptable igualmente una certificación del interventor o Fiscalizador del contrato sobre el monto ejecutado por los conceptos precitados en el párrafo anterior y que hacen parte integral de la Operación de la Infraestructura ferroviaria, avalada por el revisor fiscal de la compañía, dando fe que dichos ingresos hacen parte de la ejecución contable de la misma.</i></p>	<p>servicios para carga y/o pasajeros, tal como se indica en el numeral 5.3.1.2 del pliego de condiciones definitivo.</p>
31	<b>TRENES DEL CARIBE – TRENCAR</b>	<p>Por qué las obras civiles tienen AIU y por qué el componente de administración no tiene AIU?, si ese componente vale como diecisiete mil millones de pesos.</p>	<p>No se contempla el AIU (Administración - Imprevistos - Utilidad) a los gastos de Administración, porque estos son gastos</p>

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

			asociados a costos que incluyen únicamente personal y el AIU es para gastos de obra civil. Los gastos de administración contemplan Factor Multiplicador para cubrir los gastos de prestaciones sociales, pólizas, costos directos y utilidad del contratista.
32	<b>TRENES DEL CARIBE-TRENCAR</b>	Dentro del recorrido que realizamos en los corredores encontramos una serie de equipos que están en muy mal estado, alguno que hay que hacerles reparación, algunos que no va a ser necesario utilizarlos, la pregunta es, que vamos a hacer con esos equipos en el caso de resultar adjudicatarios?, quien va a pagar el parqueo y donde se van a parquear esos equipos que no se van a utilizar?, a quien corresponde la custodia de los mismos?	Teniendo en cuenta la visita realizada por el Interesado, se le informa que de acuerdo con el Anexo 4 Material Rodante Disponible, todos los equipos tienen asignada una ubicación donde se entregarán al Contratista. En cuanto al presupuesto, se le aclara al interesado que en la proforma 8 existe un rubro para puesta a punto del material rodante que deseé utilizar para la atención de los puntos críticos y por otra parte dentro de la misma proforma se estableció un rubro para el mantenimiento de los mismos. Finalmente en cuanto a los lugares, estos se entregarán en las estaciones, patios y bodegas donde haya lugar para su custodia y vigilancia
33	<b>VIAS Y CONSTRUCCIONES</b>	Para los dos módulos se indica que el plazo de ejecución es de 24 meses, en el numeral 3.2.3 CRONOGRAMA, dice que el plazo máximo de ejecución de las obras para habilitar los puntos críticos es de 14 meses y allí se indica que los puntos críticos deberán ser atendidos en el sentido Chiriguaná – la Dorada, con	De acuerdo a la estrategia de la ANI para la reactivación de los corredores férreos que entre sus fines está el de iniciar lo más pronto posible el transporte de carbón de Boyacá y Santander lo



# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		el fin de restablecer el paso ferroviario y contar con una salida a los puertos del Atlántico en el menor tiempo posible, dada la situación de la carrilera, la cual tiene puntos críticos a lo largo de todo su recorrido desde la Dorada hasta Chiriguana, no tiene sentido exigir a los contratistas que ellos tengan que hacer la rehabilitación en el sentido Chiriguana – la Dorada, ya que esto le va a dar mucha limitaciones al contratista, ya que la vía está rota en muchos sitios y tocará atacar todos esos sitios críticos para poder cumplir con los 14 meses	más pronto posible, la entidad considera que deber ser intervenido el corredor Chiriguana – Vizcaina en primer lugar. Sin embargo, casos especiales u obras de fácil intervención, podrán ser propuestos por el Contratista en el cronograma y plan de inversiones a entregar antes del inicio de las obras
34	<b>VIAS Y CONSTRUCCIONES</b>	Durante la visita entre cabañas y la Cantera – Montecristo encontramos que el día anterior a la visita se había colapsado una alcantarilla, valor que no se incluyó en el pliego de condiciones definitivo.	El punto PK 361+500 (Ramal Cabañas) no se contempló, teniendo en cuenta que el objeto de la presente contratación se limita hasta el PK 361+199 como se estipula en el Pliego de Condiciones Definitivo.
35	<b>RAHS INGENIERIA S.A.</b>	Se hizo una observación al proyecto de pliego respecto de las certificaciones mediante un tercero a los concesionarios que hagan operación en vía propia, en las respuestas a observaciones se señaló que se acogía la observación pero esto no se vio reflejado en el pliego de condiciones.	Los requerimientos de la entidad respecto a la validación de la experiencia Tipo B- Control de tráfico y/o Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios permite que se haga a través de la presentación de contratos o mediante la presentación de certificaciones que contengan la información que se solicita en el numeral 5.3.3.2. del pliego de condiciones.
36	<b>RAHS INGENIERIA S.A.</b>	El uso de traviesas de concreto se hizo una observación respecto de la aplicación económica y técnica de traviesas de concreto en vez de traviesas de	La implementación de traviesas de madera en los corredores férreos corresponde a la primera etapa de la transición que se requiere para adoptar la

# Agencia Nacional de Infraestructura



## RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP- 002 –2013

		madera, se respondió diciendo que las APP definirán ese tema, queremos manifestar que no estamos de acuerdo con lo reportado, diciendo que los términos de homologación son de seis meses en cuanto que nosotros podríamos homologar traviesas en mucho menos tiempo y poderlas suministrar.	trocha estándar de manera gradual en la red férrea nacional. La posibilidad de utilizar traviesas de concreto que permitiesen esa flexibilidad fue analizada en la entidad, no obstante, la alternativa fue descartada por el tiempo requerido para el diseño, las pruebas y la homologación de este tipo de traviesas, pues no se ajusta a las necesidades respecto a los cronogramas en que deben ser intervenidos los puntos críticos de cada corredor
37	<b>RAHS INGENIERIA S.A.</b>	<i>En la matriz de riesgos se está transfiriendo el riesgo de predios sociales en unos porcentajes que considero que están equivocados, toda vez que en la vía las invasiones se encuentran en el sector la Dorada chiriguaná y hay transfieren el riesgo en el 100%, en cambio en el sector Bogotá – Belencito el riesgo es del 80% y 20%, respectivamente, en este sentido solicitamos aclaración al respecto.</i>	La entidad revisará su observación y en caso de considerarlo pertinente se ajustará la Matriz de Riesgos mediante Adenda.

Proyectó aspectos jurídicos: GEDTB – MOG/ Abogados GIT de Contratación - Vicepresidencia Jurídica

Revisó aspectos jurídicos: Wilmar Dario González Buritica / Coordinador GIT de Contratación – Vicepresidencia Jurídica

Proyectó aspectos técnicos: IALL-RRM/ Gerencia Modo Férreo-Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos técnicos: Sandra Milena Rueda Ochoa/Gerente Modo Férreo-Vicepresidencia de Estructuración

Proyectó aspectos matriz de riesgos: Omar Cervantes de los Ríos –Carolina Ardila/Gerencia Financiera-Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos matriz de riesgos: Mauricio Castro/Gerente de Riesgos-Vicepresidencia Planeación, Riesgos y Entorno