

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		
	PROCESO	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA
	FORMATO	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES
		Código: GCOF-F-006 Versión: 002 Fecha: 06/05/2020

RESPUESTA A OBSERVACIONES

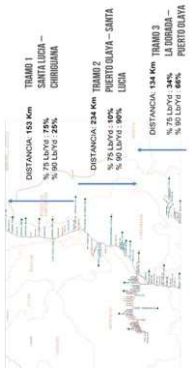
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2023

En Bogotá D.C., a los 26 días del mes de junio de 2024, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente documento se permite dar respuesta a las observaciones extemporáneas allegadas hasta la fecha, al proyecto de pliego de condiciones del proceso de selección de la referencia, en los siguientes términos:

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)*
392	SACYR CONCESIONES COLOMBIA	De acuerdo con la sección 1.9 y lo conversado durante la visita que se desarrolló el 28 y 29 de noviembre de 2023, en la semana del 26 de febrero al 01 de marzo de 2024, algunos de los altos ejecutivos de Sacyr visitarán el país y se encuentran interesados en visitar la totalidad del proyecto, motivo por el cual, de la manera más atenta solicitamos de su colaboración para conocer: Si existe disponibilidad para recorrer la totalidad del proyecto en esta semana El tiempo que toma recorrer la totalidad del proyecto. Los requerimientos legales o información que requieren de los participantes para organizar esta visita. Adicionalmente, de acuerdo con el aviso informativo No. 3, de la manera más atenta solicitamos una reunión One-to-One. Relaciono la información solicitada: Nombre del interesado: Sacyr Concesiones Colombia S.A.S. Nombre completo, número de identificación y correo electrónico de cada una de las personas que asistirán a la reunión: Nombre: Javier Martínez Caffavale Número de identificación: Pasaporte No. (No se publica número) Correo electrónico: jmartinez@sacyr.com Nombre: Ignacio García González Número de identificación: C.E.: (No se publica número) Correo electrónico: igarcag@sacyr.com Nombre: Karen Elyde Ayala Navas Número de identificación: CC: (No se publica número) Correo electrónico: keayala@sacyr.com Al menos dos opciones de fecha y hora para la reunión: 26/02/2024 2:00 pm 26/02/2024 3:00 pm Observaciones, inquietudes o comentarios: Estado actual del proyecto (aprobaciones por parte de las entidades competentes) Por último, quisiéramos consultarles si es posible agendar una reunión One-to-One el mismo día con algún funcionario de la ANI para que les muestre a estos ejecutivos el pipeline de la ANI. Si la reunión mencionada es posible, les pedimos por favor nos compartan el protocolo que debemos seguir para agendarla.	Su solicitud de visita al corredor férreo fue respondida mediante correo electrónico el 16 de febrero de 2024, donde se le informaron las condiciones para realizar la visita. El interesado respondió el correo el 20 de febrero indicando que ya no era necesaria la visita. En cuanto a su solicitud de reunión con el equipo del proyecto, de conformidad con el Aviso Informativo No. 5, esta se realizó el 20 de marzo de 2024. NA	Técnica	
393	Transferport	En atención al protocolo establecido en el aviso informativo no. 5 del proceso de Licitación Pública no. VJ-VE-APP-IPB-001-2023 atentamente solicitamos una reunión con el equipo estructurador del proyecto con el fin de explicar en detalle nuestras observaciones presentadas en debida oportunidad al proyecto de pliego presentado. Asistentes: Juan Ricardo Noero Silvana Habib Ana Maria Sanchez Alejandro Yldos Daniel Tenjo Fechas propuestas Martes 20 de febrero: Franja horaria de 2 PM –6 pm Miércoles 21 de febrero: Franja horaria de 11 AM –5 PM Tenías para tratar: restricciones del pliego para participación de operadores, capacidad mínima de operación durante la fase preoperativa, cronograma de obras. Agradecemos de antemano su atención y quedamos atentos a su respuesta.	En cuanto a su solicitud de reunión con el equipo de proyecto, de conformidad con el Aviso Informativo No. 5, esta se realizó el 20 de marzo de 2024. NA	Técnica	

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)
394	Comsa Colombia S.A.S	Infraestructuras Comsa Colombia SAS-NT: 901443-439-9, interesada en el proceso licitatorio indicado, y siguiendo las indicaciones del Aviso Informativo No. 5 publicado el pasado 22 de diciembre de 2023, por medio del presente solicitamos un reunión para tratar temas técnicos del alcance de los trabajos a ejecutar tales como: - Alcance de los trabajos - Cumplimiento de norma AREMA en cuanto a: - Terapien - Subbalasto - Balasto - Puntos críticos - Obras de drenaje - Rieles y travessas - Puente sobre río Sogamoso - Equipo ferroviario a ceder Las personas que asistirán serán: - Luis García Monge (Representante legal) CE (no se publica número) / luis.monge@comsa.com - Hamilton Mariñ (Jefe de estudios) CC (no se publica número) / hamilton.mariñ@comsa.com Fecha sugerida para reunión: - Miércoles 21 de febrero - Jueves 22 de febrero Agradecemos la atención al respecto y quedamos atentos a cualquier requerimiento	En cuanto a su solicitud de reunión con el equipo del proyecto, de conformidad con el Aviso Informativo No. 5, esta se realizó el 18 de marzo de 2024.	NA	Técnica
395	Claudio Omar Cagnina	Entiendo de la licitación VJVE-APP-IPB-001-2023 que la ANI ha publicado, agradecería me pudieran nutrir de información básica tal como: - Memoria Descriptiva del proyecto. - Instrucciones a los oferentes - Datos de la licitación. - Cronograma de Plazos para los diferentes hitos a cumplir hasta la presentación de la Oferta definitiva. A la espera de una apropiada respuesta de vuestra parte, saludo muy cordialmente	Teniendo en cuenta que su solicitud llegó por el sistema de correspondencia de la ANI, esta fue respondida con radicado 20242000082351 del 7 de marzo de 2024, donde se dio respuesta a sus solicitudes y se le informó la ruta para acceder a los documentos del proceso en la plataforma Scop I.	NA	Técnica
396	Transfertop	La Sección 2.130 del Contrato de Concesión define el Ingreso por la Prestación del Servicio Público Ferroviario de Carga (el cual además hace parte de la Retribución Mensual del Concesionario) como, "los ingresos efectivamente obtenidos como consecuencia de la Prestación del Servicio Público Ferroviario de Carga dentro y fuera de la Vía Férrea del Proyecto en los términos de la Sección 13.3(a). Se tendrán como Ingresos por Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga, para todos los efectos de este Contrato, no sólo los que, resulta directamente del Concesionario, sino cualquier otra persona en la cual el Concesionario, sus socios o los Beneficiarios Reales del Concesionario, tengan cualquier participación o compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica". Según la lectura de dicha definición, se pretende incluir como Retribución del Concesionario (i) los ingresos por la Prestación del Servicio Público Ferroviario de Carga que no provengan de la infraestructura concesionada -es decir de los bienes que hacen parte del objeto del Contrato-; y (ii) los ingresos que reciban personas distintas del Concesionario (como, por ejemplo, receptores de participación, socios o Beneficiarios Reales del Concesionario); o, incluso, terceros indeterminados que lleguen "cualquier participación" o "compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica". Al respecto, es importante tener en cuenta que el Concesionario es una persona jurídica con objeto exclusivo (consistente en el desarrollo del Proyecto y el Contrato de Concesión), independiente de sus accionistas o socios, por lo que las actividades que realicen tales accionistas o socios no pueden ser consideradas como actividades propias del Concesionario y los beneficios económicos que los accionistas, socios o Beneficiarios Reales perciban por tales actividades no pueden jurídicamente tener un impacto para el Concesionario y/o el Contrato de Concesión. Más aún, tal y como lo exige el artículo 24 de la Ley 1508 de 2012, el Capítulo 6 de la Parte General del Contrato de Concesión requiere la creación de un Patrimonio Autónomo que es el centro de imputación contable del Proyecto, a través de cual se deben canalizar los activos y pasivos y, en general, los recursos del Proyecto de manera exclusiva. Dado que dicho Patrimonio Autónomo está integrado por todos los activos y pasivos presentes y futuros vinculados al Proyecto, resulta antitécnico y legalmente inviable que se incluya, calcule y compute como parte de la Retribución del Concesionario ingresos de operaciones por fuera de la vía concesionada y realizadas por terceros que desarrollan su propia actividad económica por fuera del Contrato de Concesión. Se solicita ajustar la Sección 2.130 en el sentido de restringirla únicamente a los recursos obtenidos de manera directa por el Concesionario como consecuencia de la Prestación del Servicio Público Ferroviario de Carga de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión (el cual, naturalmente, limita la actividad del Concesionario a la operación del corredor La Dorada - Chinguaná y, en consecuencia, el Concesionario no estaría habilitado legal ni contractualmente para operar otros corredores ferroviarios en el país). En su defecto se solicita aclarar en qué eventos se podría presentar la situación en que los ingresos por la Prestación del Servicio Público Ferroviario de Carga no sean recibidos directamente por el Concesionario, sino por sus socios o beneficiarios reales o terceros con el que se compartan resultados, especialmente dada la existencia y obligación de manejo de ingresos exclusivamente a través del Patrimonio Autónomo. Ante las observaciones presentadas por varios interesados en relación con establecer ciertos objetivos y definir de manera clara el alcance de la obligación del concesionario para garantizar la "compatibilidad entre el Material Rodante de Terceros Operadores y la Infraestructura Ferrea" la ANI ha indicado que "el borrador de la resolución que establece el procedimiento para la asignación de Surocos en la Red Ferrea Nacional fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte el 25 de enero 2024 y se encuentra en etapa de comentarios y revisión. En esta	Se acepta parcialmente su solicitud, por ende se ajustará la minuta del contrato para designar del concepto de "Ingresos por Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga", aquellos ingresos en que los socios o los Beneficiarios Reales del Concesionario tengan cualquier participación o compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica. Sin embargo, se mantendrá aquella disposición que indica que los ingresos por Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga incluyen aquellos ingresos percibidos por el Concesionario por fuera de la vía férrea del Proyecto.	Sección 2.130 del Contrato de Concesión	Jurídica-Financiera

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)
397	Transporte	Resolución se encuentra definido el procedimiento para determinar la compatibilidad del Material Rodante y la Infraestructura, el cual estará a cargo de la ANI. Por otro lado, se le informa que de acuerdo con el Decreto 2245 de 2023 se le dio la facultad a la ANI y al INVIAS para la asignación de surcos ferroviarios. La respuesta dada por la entidad no considera de manera integral las implicaciones de la operatividad del Contrato, así como tampoco las definiciones y alcances contenidos en el borrador de la resolución que establece el procedimiento para la asignación de Surcos en el Red Ferroviario Nacional ("Resolución de Surcos"). De conformidad con la Sección 12.2(a) y el Apéndice Técnico 10, es el Concesionario quien determinará periódicamente la Capacidad Disponible de la Vía Férrea, lo cual es insumo para la posterior asignación de Surcos por parte de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional bajo la mencionada resolución. Esto supone que el Concesionario tendrá prioridad para predefinir la disponibilidad de dicho corredor tras priorizar su propio Material Rodante y solicitudes de surcos de su propia prestación del servicio. En otras palabras, el Concesionario tiene la posibilidad de anticipar e modificar de manera directa, vía el cumplimiento de las obligaciones del Contrato, en la capacidad del corredor antes de que lo haga la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional con la asignación de Surcos. Se solicita efectuar una revisión integral de las obligaciones de compatibilidad y acceso a la Infraestructura Férrea que tendrá el Concesionario respecto de Terceros Operadores, e incluir criterios objetivos mínimos de manera que el Concesionario respete los derechos de Terceros Usuarios que actualmente operan en el corredor y garantice el acceso al Corredor Férreo en condiciones de igualdad y libre competencia. Lo anterior requerirá que el Contrato de Concesión contenga obligaciones expresas de monitoreo y garantía de la realización de un cálculo objetivo de la capacidad de la Vía Férrea, el cual en ningún caso podría derivar en una menor disponibilidad a la actual (es decir, en cualquier caso el Contrato de Concesión debería exigir un incremento de la disponibilidad actual de la Vía Férrea que se distribuya entre todos los operadores de manera objetiva y equitativa). De lo contrario, la ANI estaría generando las condiciones ideales para que el Concesionario monopolice el uso de la infraestructura pública con un cálculo conveniente de la capacidad de la Vía Férrea y atente contra el acceso libre sin exclusividad comercial, tal y como lo exige el Plan Maestro Ferroviario. Se insiste en que estas implicaciones no están siendo atendidas y evaluadas en el borrador de la Resolución de Surcos, y deben ser parte de las obligaciones del Concesionario bajo este Contrato. Insistimos en este punto puesto que el gran objetivo del proyecto no es la infraestructura en sí misma sino el crecimiento de la operación ferroviaria en el corredor, por lo tanto este crecimiento debe estar blindado frente a una posible posición restrictiva por parte del futuro concesionario.	Con relación a la solicitud del interesado de incluir criterios objetivos para que el Concesionario respete los derechos de Terceros Usuarios y que el Contrato de Concesión "...contenga obligaciones expresas de monitoreo y garantía de la realización de un cálculo objetivo de la capacidad de la Vía Férrea", se precisa que el numeral 2.1 del Apéndice Técnico 10 establece lo siguiente: "2.1 El cálculo y la determinación de la Capacidad Disponible de la Vía Férrea estarán a cargo y bajo la responsabilidad del Concesionario, el cual deberá realizar los cálculos, socialización y entrega a la Interventoría, a la ANI y/o a quien para tal efecto designe la ANI para su análisis y posterior no objeción". Por lo tanto, el cálculo de la Capacidad de la Vía Férrea es objeto de monitoreo y no objeción por parte de la Interventoría y la ANI, y no depende de una apreciación subjetiva, ni discriminatoria a cargo del Concesionario. Lo anterior también se establece en los numerales 12.2, 12.3 y 12.4 del Contrato donde se define: "El Concesionario deberá llevar a cabo, de manera objetiva y no discriminatoria, las actividades que sean de su competencia y prestar toda la colaboración requerida a la entidad competente para calcular periódicamente la Capacidad Disponible de la Vía Férrea, en los términos y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 10 y en la Ley Aplicable." Esto es, a su vez, compatible con lo establecido en el borrador de la Resolución de Surcos, mediante los cuales se determinan condiciones objetivas de acceso al Corredor del Proyecto, motivo por el cual la estructura institucional y contractual están encaminadas a la supervisión y control sobre las condiciones de acceso por parte de terceros interesados para que, precisamente, no exista un uso discriminatorio o parcializado de las obligaciones del Contrato en favor del Concesionario y, en ese sentido, no se acoge la observación.	Sección 12.2 (a) y Apéndice Técnico 10 del Contrato de Concesión	Técnica-Jurídica
398	Transporte	Preservar una participación marginal (i.e. 5%) del Concesionario sobre los Ingresos por Recaudado de Tarifa por Uso de la Infraestructura Férrea como se encuentra previsto actualmente en el Contrato (Sección 4.1(k)(iii)) favorecerá otras prácticas anticompetitivas sobre la infraestructura pública férrea. Se insiste y solicita a la Entidad analizar los siguientes escenarios: 1. Con una participación marginal en estos ingresos, el Concesionario no tiene incentivos económicos ni de mercado para atraer y recibir Terceros Operadores para que movilicen carga en el Corredor Férreo concesionado. 2. Teniendo como único estímulo una participación marginal en estos ingresos, reportará mayor utilidad para el Concesionario reducir y marchar el tránsito de Material Rodante de terceros para favorecer un menor uso y desgaste de la infraestructura férrea, lo cual conllevará reducir los gastos de Operación y Mantenimiento de la infraestructura. 3. Aun cuando existan obligaciones de Operación y Mantenimiento mínimas, en sí mismas éstas no tienen la vocación de solucionar esta distorsión al mercado y a la prestación del servicio, pues al cumplirse con rangos mínimos no derivan en condiciones operativas superiores a otras alternativas de transporte y/o corredores que permitan atraer Terceros Operadores al Corredor Férreo y acrecentar la prestación del servicio conforme a la capacidad real de carga del corredor. 4. Toda vez que los ingresos y rentabilidad de la Concesión se derivarían fundamentalmente de ingresos que no están asociados a la Tarifa por Uso de la Infraestructura Férrea (i.e. Aportes ANI), se activa el incentivo ideal para que el Concesionario ofrezca el Servicio de Público Ferroviario de Carga con su propio Material Rodante, pudiendo acudir a tarifas artificialmente bajas para los Usuarios Finales generando además una barrera de acceso adicional para Terceros Operadores. 5. Volviendo sobre la rentabilidad y el origen de esta, también resultaría probable que se limite al máximo la operación durante la etapa de construcción con el fin de desarrollar esquemas constructivos "baratos" y extendidos en el tiempo, sacrificando con ello un porcentaje importante de la capacidad de la vía para operación. Respetuosamente, consideramos que la coexistencia de los roles de Concesionario y Transportador (prestador de servicio) en la misma persona, con la de los Terceros Operadores del mismo servicio e infraestructura no está completamente analizada y desarrollada en el Contrato. Esta es una figura atípica que puede derivar en serias implicaciones en el uso de la infraestructura pública objeto de la concesión, que afectará en primera instancia a los Terceros Operadores, y correlativamente a los Usuarios Finales. Por las razones antes expuestas, se solicita que el porcentaje de participación del Concesionario en los Ingresos por Recaudado de Tarifa por Uso de la Infraestructura Férrea definido en la Sección 4.1(k)(iii) del Contrato de Concesión se reevalúe y corresponda al 100%, como resulta lógico, desde el punto de vista operativo y económico, en cualquier concesión que suponga la prestación de servicios a terceros usuarios. En su defecto, agradecemos aclarar que mecanismos contractuales se prevén para evitar cualquiera de los cinco escenarios planteados a modo de ejemplo- en esta observación.	Se acepta parcialmente su solicitud, por lo cual se revisará el porcentaje y se definirá en la publicación de los Pliegos de Condiciones Definitivos el porcentaje (%) que genere al Concesionario el incentivo para la atracción de carga tanto propia como de terceros operadores basado en los estudios técnicos y financieros de estructuración. Dicho porcentaje reconocerá el esfuerzo del Concesionario desde la visión económica y operacional y de igual forma la participación de la ANI como concedente del Proyecto.	Sección 4.1(k)(iii) del Contrato de Concesión	Financiera-Técnica
		En negativa a anteriores solicitudes y observaciones en relación con la necesidad de incorporar obligatoriamente subdivisiones de la Unidad Funcional correspondiente al Corredor Férreo dentro del Plan de Obras, esta entidad ha indicado que "será potestad del Concesionario indicar la secuencia de ejecución de las UFV en el Plan de Obras. Se aclara que solo la UF1 está compuesta por las UFV, mientras que la UF2 está compuesta por las edificaciones de administración, de control, talleres, los sistemas de comunicaciones, señalización y control de trenes, entre otros y la UF3 es el centro logístico de carga." Respetuosamente se solicita a la entidad reconsiderar su respuesta a la solicitud, teniendo en cuenta que la libertad del Concesionario para fijar el Plan de Obras no atende la finalidad del concepto de unidades funcionales previsto en la Ley 1508 de 2012, y como tal, pone en riesgo las garantías para la prestación y continuidad del servicio de transporte ferroviario de carga sobre el Corredor Férreo concesionado, lo que podría derivar en afectaciones tanto para los Usuarios Finales, los Terceros Operadores y el Concesionario mismo. Válgase recordar que el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 prevé el derecho al recaudo de recursos económicos por explotación económica del proyecto y, a recibir reembolsos de recursos públicos, condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad de las unidades funcionales. Por lo tanto, en tanto la UF1 sea dividida en tramos completos como unidades independientes de operación, permitiría no solo que el Concesionario acceda a dichos recursos de manera anticipada y acorde a la ley, pero además a los Usuarios Finales y Terceros	Se aclara al interesado que la asignación de surcos no se realiza por subtramos sino para todo el corredor férreo, adicionalmente el Proyecto está dividido por Unidades Funcionales de Vía Férrea (UFV) que corresponden a tramos entre catenizas o subdivisiones de estos. No se es posible que las UFV se dividan en subtramos debido a que se debe cumplir con el Decreto 1276 de 2021 en su artículo 2.2.2.1.13.1, el cual menciona: "... una UFV corresponde a un Subsistema Ferroviario, o a un conjunto de Subsistemas Ferroviarios o a uno o varias partes de uno o más Subsistemas Ferroviarios, siempre que cumpla con el		

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCION QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)
399	Transfport	operadores a emplear dicha infraestructura nueva, mejorada o rehabilitada, de manera integral. La entidad debe tener en cuenta que tratándose de un Corredor Férreo sujeto a intervenciones en la Etapa de Construcción, se tiene la virtualidad de afectar sustancialmente los cronogramas de operación y las obligaciones de transporte de los Terceros Operadores y los Usuarios Finales, en tanto no existen vías alternativas ni pasos temporales o periódicos para suplir los puntos afectados por trenes de obra. Además de todo lo anterior, se pierde una oportunidad muy importante de anticipar el crecimiento de los volúmenes movlizados, recordando en este punto que el objetivo del proyecto no debe ser la infraestructura en sí misma sino que con estas intervenciones crezca significativamente la movlización de trenes y los volúmenes de carga que estos movilizan en el corredor, en este sentido una correcta ordenación de las intervenciones permitirá contar con tramos completos con riel de 90/115 lb/yd y apartaderos con capacidad de 100 unidades que en conexión hacia el norte permitirán que los trenes que se movilizan por ejemplo desde Barrancabermeja puedan tener muy prontamente una composición similar a la del objetivo último del proyecto (100 unidades X 20 Tanteje). Se insiste y presenta una propuesta de tramos, que agruparían las UVF allí contenidas que puede atender o modificar la entidad según encuentre conveniente, respetando la finalidad de operatividad de las UF:  En esta medida, se reitera la solicitud en el sentido de considerar la subdivisión de la UVF en subtramos, con plazos máximos de ejecución previamente estipulados y concatenados (para efectos de la gráfica se sugieren los siguientes: Tramo 1: del mes 1 al 18 de la fase de construcción, Tramo 2: del mes 12 al 36 de la fase de construcción, Tramo 3: del mes 18 al 49 de la fase de construcción). Es fundamental que esta división y el orden del Programa de Obra respete y se ajuste a los sucros asignados al Concesionario y/o a los Terceros Operadores y que beneficien al uso de la infraestructura por los Usuarios Finales. En esta medida, la AM deberá priorizar el Concesionario que se priorice la ejecución de las obras que garanticen la continuidad del servicio y la Disponibilidad de la Vía Férrea al tránsito de trenes en forma permanente, e imponer además la restricción al Concesionario de limitar el tránsito de trenes de los Terceros Operadores habilitados en el corredor. Así mismo, si la AM no lo impone contractualmente, deberá asumir la obligación que en la revisión y aprobación del Plan de Obra se hayan contemplado e incorporado de forma estricta los horarios de operación y número de trenes a movlizar acordados con los Terceros Operadores habilitados en el corredor e informar anticipadamente a todos los actores del Corredor, particularmente a Terceros Operadores, de dicha programación para no afectar su propia operación.	Presupuesto Mínimo de Inversión establecido en el artículo 2.22.1.13.4 del presente Decreto, de la cual se predicará únicamente Disponibilidad Parcial y Estándares de Calidad para efectos de retribución de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.22.1.13.5 de este Decreto. Lo anterior, sin perjuicio de los contratos de concesión que se realicen para el suministro y/u operación de material rodante". Adicionalmente, en el Apéndice Técnico 1 numeral 7.1 literal b, establece lo siguiente: "Las Intervenciones de Construcción, de Mejoramiento, Puesta a Punto, Rehabilitación e Intervenciones Prioritarias deberán garantizar que no se suspenderá totalmente el flujo de Operación de trenes. En caso de que no sea posible el cierre parcial de la Vía Férrea y sea inevitable cerrarla temporalmente en su totalidad, el Concesionario deberá presentar a la Interventoría, con una antelación mínima de un Mes, el plan de cierre programado, la asignación de Sucros durante el período, dispositivo de Señalización temporal de la obra a implementar y el plan por medio del cual el Concesionario informará a las Autoridades Estatales de los municipios afectados, a los terceros Operadores y en general a la comunidad afectada por el cierre. Lo anterior, con el fin de tramitar el permiso de cierre temporal de la Vía Férrea ante el Ministerio de Transporte y/u otras entidades competentes. El Plan de Obras y las Intervenciones deberán programarse y ejecutarse en armonía con la Operación y la asignación de Sucros." En todo caso, en atención a su observación sobre el ordenamiento del Plan de Obras, se ajustará el AT 9 y la Minuta del Contrato, priorizando la intervención por tramos con riles de 75 lb/yd, y reiterando que las Obras no deben afectar la operación de los trenes de carga y no debe poner en riesgo la prestación ni la continuidad del servicio.	Sección 2.178, Sección 9.5(b)(iii), Sección 9.4(a) del Contrato de Concesión	Técnica-Jurídica
400	Transfport	[En respuesta a varias consultas planteadas por otros interesados (130.229), ésta Entidad ha advertido que "para los trenes comerciales con carga de carbón (la tarifa actual) es de \$177/ton-km (mientras que) para cargas diferentes al carbón es de \$5/ton-km" las cuales estarían bajo la resolución 184 de 2009 del Ministerio de Transporte. Se solicita a la entidad aclarar las bases de cálculo y estudios de mercado empleados para fijar estas tarifas aplicables al carbón, en tanto las mismas difieren del marco tarifario actual del mercado de transporte férreo y podrían dar lugar a una expectativa errada de cara a los ingresos del Contrato, además ponen el riesgo la rentabilidad de la actividad de transporte de carbón por la infraestructura férrea del País (incluido el Corredor Férreo) al imponer una tarifa que se alaja de la realidad del mercado, (que tendería además a incrementarse producto de la ejecución del Contrato). Adicionalmente, la tarifa diferencial para los trenes que su carga sea carbón, no se compatice con las recientes disposiciones sobre los minerales estratégicos para el país, específicamente lo establecido en la Resolución No. 1006 del 30 de noviembre de 2023 expedida por la Agencia Nacional de Minería, en donde el carbón metalúrgico entre otros, está catalogado como un mineral estratégico para la transición energética, con lo se busca "(...) el tránsito de una economía extractiva a una productiva, en la que las materias primas minerales sean aprovechadas al máximo mediante procesos de beneficio y transformación, y la adición de valor en procesos industriales para la producción de manufacturas semielaboradas y elaboradas, principalmente destinadas a soportar las acciones de la hoja de ruta de la transición energética justa, así como a la seguridad alimentaria, al desarrollo agrícola y a la infraestructura pública (...)."	La presente estructuración y la estructura tarifaria propuesta en el Proyecto no plantea establecer tarifas de carga diferenciales para las distintas mercancías que son susceptibles de ser transportadas por el Corredor del Proyecto, entre ellas el carbón y los minerales. Se reitera que la resolución 184 de 2009 del Ministerio de Transporte "Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el Corredor del Sistema Ferrovionario Central", define los valores máximos aplicables por la movlización de toneladas kilómetro de carga. Sin perjuicio de lo anterior los valores máximos aplicables podrán sufrir variaciones que den respuesta a las condiciones actuales de mercado, que podrán ser definidas en el marco de los contratos de operación, y que permitan generar incentivos para la movlización de carga y desarrollar el sistema férreo en el corredor.	Respuesta observaciones 130.229	Técnica-Financiera
401	Transfport	Nos dirigimos a ustedes con el propósito de reiterar nuestra solicitud de reunión, conforme a los intercambios de correos electrónicos fechados el 12 y 20 de febrero del presente año. Nos gustaría coordinar una reunión en los espacios y tiempos que ustedes consideren convenientes. Estamos abiertos/as a adaptarnos a sus horarios y preferencias de participación (Virtual-presencial). El objetivo de este encuentro es discutir lo planteado en la solicitud inicial con el fin de explicar en detalle nuestras observaciones presentadas en debida oportunidad al proyecto de pliego presentado para la Licitación Pública no. VJ-VEAPP-IPB-001-2023 Agradeceríamos mucho nos confirmaran disponibilidad y proporcionarnos fechas y horarios sugeridos para esta reunión.	Se informa que la reunión individual con el interesado se realizó el 20 de marzo de 2024, de conformidad con el protocolo establecido para este efecto.	NA	Técnica
		El Proceso de Selección del Proyecto se encuentra publicado desde el 3 de agosto de 2023 en la plataforma SECOPI de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, y puede ser consultado por el siguiente código del proceso: VJ-VEAPP-IPB-001-2023. Para consultar el proceso por favor siga los siguientes pasos: 1. Ingrese al link de SECOPI. 2. https://www.cobiacompra.gov.co/proveedores/consulte-en-el-seco-pi			

No.	EMPRESA QUE OBSERVA	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA AGENCIA (ESTRUCTURADOR)	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN (TÉCNICA, JURÍDICA, FINANCIERA, ETC.)
402	GR C Licitaciones y Registros	Estamos interesados en la Licitación del asunto, pero no hemos podido descartar la documentación de la página www.colembiacompra.gov.ar , es posible nos envíen la documentación por este medio o nos indiquen cómo proceder?.	i) Seleccione la opción "Procesos de contratación". ii) En número de proceso dígitos V-A-VE-APP-IPB-001-2023. iii) Ingrese por el número del proceso. Una vez haya seguido estos pasos, podrá acceder a todos los documentos y avisos del Proyecto. Se informa, igualmente, que todos los comentarios, preguntas y observaciones del Proyecto deberán realizarse de conformidad con lo establecido en el Capítulo 2.4 del Proyecto de Pliego de Condiciones. Por lo anterior, se le recomienda seguir el procedimiento establecido para tener respuestas a sus dudas en el marco de lo establecido en el Proceso de Selección correspondiente. Por favor tenga en cuenta que, en el Proyecto de Pliego de Condiciones publicado en la plataforma SECOP, podrá encontrar el link de acceso al Cuarto de Información de Referencia, donde encontrará estudios y conceptos relacionados con el Proyecto. La disponibilidad de estudios y conceptos en el Cuarto de Información de Referencia solo pretende facilitar el acceso a la información que reposa en los archivos de ANI, y no son parte del Contrato ni del Pliego de Condiciones como se informa en el capítulo 1.8 del Pliego de Condiciones del proyecto.	NA	Técnica
403	Infralogic	Soy reportera en Infralogic, un medio de noticias de infraestructura. Tengo entendido que el proyecto ferreo Dorada-Chiriguana ha sido retrasado y quería saber si podrían decirme por este medio los motivos para el retraso,	El cronograma actual del Proceso de Selección del Proyecto se publicó mediante Aviso Modificadorio No. 12 que se encuentra disponible en el Secop I.	NA	Técnica
404	Rover Grupo	De acuerdo con el documento 31 CONTRATO APP LA DORADA-CHIRIGUANA, en su numeral 7.3 Contratista de Construcción, la Entidad indica lo siguiente: "(b). El Contratista de Construcción deberá acreditar que él fue el responsable de la rehabilitación y/o construcción de proyectos ferreos de trocha angosta y/o estándar. La experiencia debe incluir hasta tres (3) proyectos ejecutados en los últimos diez (10) años, que sumados sean más de trescientos (300) kilómetros de línea férrea principal, y en los cuales por lo menos uno de ellos, sea de más de cien (100) kilómetros de línea férrea principal y sea de corredor de una sola línea principal. Dentro de la experiencia debe acreditar las obras de rehabilitación y reforzamiento o construcción nueva de tres (3) puentes ferreos para cargas iguales o mayores a COOPER E-6, y por lo menos uno (1) de ellos de más de sesenta (60) metros de longitud" ... De acuerdo con lo anterior, solicitamos respetuosamente a la Entidad ampliar la experiencia para el Contratista de Construcción, es decir que permita acreditar la experiencia con contratos de Construcción y/o Rehabilitación y/o Mejoramiento y/o Mantenimiento de proyectos ferreos de trocha angosta y/o estándar, tal como está descrito en el objeto del presente contrato, esto con el fin de garantizar pluralidad de oferentes. LICITACIÓN PÚBLICA No. V-A-VE-APP-IPB-001-2023 Objeto: Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato y en sus Apéndices, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo (i) todas las actividades necesarias para la financiación, Gestión Financiera, Gestión Social y Ambiental y de Redes, la elaboración de los Estudios de Detalle, la Construcción, la Rehabilitación, el Mejoramiento, el Mantenimiento y la Reversión de la Infraestructura Férrea y de la Infraestructura Logística correspondiente al Corredor del Proyecto comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar con sus respectivos ramales; y (ii) la Puesta a Punto del Material Rodante de propiedad de la Nación, el Mantenimiento del Material Rodante del Proyecto y la Prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga.	No se acepta la solicitud del interesado respecto a permitir la acreditación de experiencia a través de contratos específicos en mantenimiento de ferrocarriles, toda vez que el Contratista de Construcción no tendrá a cargo actividades de mantenimiento, sino que deberá, a partir de su experiencia, ejecutar las actividades propias de obra sobre el corredor dentro del alcance de mejoramiento, construcción y rehabilitación exigidos en el objeto contractual. Así las cosas, se le aclara al interesado que el mantenimiento de ferrocarriles no será tenido en cuenta como experiencia la validación del contratista en construcción pero la entidad si considera que la experiencia en mejoramiento de corredores ferroviarios abarca las actividades necesarias para llevar a cabo satisfactoriamente el objeto contractual y, en consecuencia, se modifica la experiencia a acreditar para el Contratista de Construcción quedando de la siguiente manera: ". El Contratista de Construcción deberá acreditar que él fue el responsable de la construcción y/o mejoramiento de proyectos ferreos con trocha igual o superior a la trocha yañica con Plataforma en balasto (...)"	Minuta -Numeral 7.3	Técnica – Jurídica