

REPÚBLICA DE COLOMBIA**MINISTERIO DE TRANSPORTE****AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****AUDIENCIA DE ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS Y
AUDIENCIA DE ACLARACIÓN AL PLIEGO DE CONDICIONES****LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-002-2021”**

En Bogotá D.C., siendo las 10:00 a.m. del dieciocho (18) de noviembre de 2021, se da inicio a la Audiencia de Estimación, Tipificación y Asignación de Riesgos y audiencia de Aclaración al Pliego de Condiciones de la LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-002-2021, cuyo objeto es:

“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 “PUERTO SALGAR - BARRANCABERMEJA”, de acuerdo con el alcance descrito en la 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 23, con el fin de que se pronuncien en



relación con el contenido del Pliego de Condiciones y sobre los Riesgos del proyecto.

Cuarto Pronunciamiento 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 dieciocho (18) de noviembre de 2021, se instala la Audiencia de Estimación, Tipificación y Asignación de Riesgos y audiencia de Aclaración al Pliego de Condiciones de la LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-002-2021, cuyo objeto es:

“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 “PUERTO SALGAR - BARRANCABERMEJA”, de acuerdo con el alcance descrito en la Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.”

A continuación, el Coordinador del Grupo Interno de Contratación de la Vicepresidencia Jurídica, Ricardo Pérez Latorre, informa a los interesados que en la presente audiencia se encuentran presentes los Coordinadores de los Grupos Internos de Trabajo de las Vicepresidencias Jurídica y de Estructuración a cargo del proyecto.

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 23.

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

El Ingeniero Juan Camilo Ramírez Barón, Gerente de Proyectos de la Vicepresidencia de Estructuración realiza la presentación general del alcance del

proyecto de iniciativa pública No VJ-VE-APP-IPB-002-2021, Troncal Magdalena 1 Corredor PUERTO SALGAR – BARRANCABERMEJA.

Por su parte, Jackeline Torres Angel, Gerente Grupo Financiero de la Vicepresidencia de Estructuración, realiza la presentación de los riesgos asociados al proyecto y la asignación de los mismos.

Las presentaciones realizadas en audiencia se adjuntan a la presente acta.

Tercero. Uso de la palabra a los interesados registrados en la audiencia conforme al protocolo establecido en el Anexo 23, 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 viveappipb0022021@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 los documentos publicados en la plataforma Secop I. 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 reitera que a través de esta dirección de correo, se podrán presentar observaciones y comentarios a los documentos publicados con el pliego de condiciones definitivo en los términos establecidos en el cronograma del proceso.

De acuerdo con lo señalado previamente, se efectuaron las siguientes intervenciones:

1. Observación Lenin Flores de STRABAG S.A.S.

Ser conciso sobre 4 preguntas, particularmente con la Unidad Funcional 0, de acuerdo con el Apéndice Técnico 4, se indica que para esta UF 0 d. la operación y mantenimiento comenzará a partir de la entrega de la infraestructura en la condiciones descritas en la sección 3.5 de la Parte Especial que se extiende en los siguientes términos: la UF 0 d. es la definitiva, se indica en los pliegos de ambas concesiones, en este caso de la Concesión No 1, que la medición de indicadores se iniciará a partir de los 180 días contados a partir de la fecha de inicio, para estos tramos el concesionario debería efectuar los trabajos necesarios para una

puesta a punto y para lograr por lo menos que estos tramos cumplan con los valores mínimos de aceptación de los indicadores del Apéndice Técnico. Adicionalmente, en la descripción de estas Unidades Funcionales definitiva 0 d. se indica que la misma corresponde a una subdivisión de la UF de operación y mantenimiento establecido en la parte general y está compuesto por los tramos transitables al inicio del proyecto que no requieren intervenciones ni de mejoramiento o de rehabilitación de conformidad con lo establecido en el apéndice técnico 1, por lo que, a esta UF 0 d. se aplicarían todos los indicadores que están mencionados en las faldas 1,2,3 del apéndice técnico 4.

De lo anterior, si bien es cierto se puede confirmar que el tramo es actualmente transitable, no es correcto indicar que los tramos no requieren intervenciones de rehabilitación, es importante ser notable a la ANI y a todos los participantes, que ya desde los datos del estructurador se indica que la gran mayoría, por no decir todos los tramos que comprende esta unidad funcional están lejos de cumplir con los requerimientos de los indicadores en los 3, 7 y de manera preocupante según nuestras propias mediciones del estado actual de la carretera, las cuales no solo confirman los incumplimientos desde las mediciones durante la estructuración que son parte del base de datos sino que evidencian aún un mayor deterioro de los indicadores a partir de la medición del 2018. A la fecha, particularmente los indicadores E1 que es el libre y el indicador E16 que es la capacidad estructural, están y van mucho y más allá de los criterios de aceptación. Esta situación por tanto sitúa al futuro concesionario indudablemente en una posición de muy probable incumplimiento del contrato, ya que, consideramos por otra parte que es materialmente imposible poder cumplir con el requerimiento contractual actual, que en la institución pretende en su alcance actual, por lo que el riesgo de no participación en el proceso de licitación de algunos competidores viendo esta situación sería muy alta y debería ser motivo de análisis de la misma institución.

Debido a lo anterior, es que solicitamos a la ANI considerar modificar el alcance de la UF 0 d. y limitar a que durante el periodo de los 180 días que ya de por si es muy corto se exijan solamente indicadores mínimos establecidos en la tabla de indicadores mínimos del AT 4 y utilizarla. Es importante mencionar que en el caso de la concesión 1 estamos hablando de 215 KM de una UF 0 d. que se tiene que poner en este momento cumpliendo indicadores en 6 meses, otra vez cuestión que consideramos imposible.

En los nuevos AT 1 también en relación a la UF 0 d. que es la temporal y la unidad 0 provisional, se indica que para estas unidades funcionales la medición de indicadores que se establece es la tabla de indicadores mínimos del AT 4 y que iniciará su medición a partir de 120 días contados desde la fecha de inicio, este tiempo también tenemos que decir que luce totalmente insuficiente considerando que se debe hacer en paralelo la UF 0 d. de que estábamos hablando adelante y

la situación de estas unidades funcionales, según los resultados que tenemos están en un estado más crítico, más grave, que inclusive la de la 0 d. Por lo tanto, lo que nosotros solicitaríamos es que se cambie el cumplimiento de estas UF 0 d. y 0 p. al menos en unos 8 meses para poder cumplir en estos niveles de servicio.

Es importante ser notado que estamos hablando para concesión No 1, que son 160 KM, estamos hablando por una línea de calzada, eso en cuanto a las UF 0 y los indicadores de cumplimiento que están solicitando que son imposibles.

Adicionalmente, quisiéramos hacer notar que hay varios plazos de construcción para algunas Unidades Funcionales, aplica para las dos concesiones, en este caso la concesión 1, que lucen insuficientes, particularmente verificando las cantidades de obras reales por ejecutar, de forma directa, por nuestra parte hemos efectuado comprobaciones de la topografía del sitio y hemos hecho una revisión exhaustiva con esta topografía actual comparándola y utilizando el diseño en fase II que la ANI ha proporcionado en el Cuarto de Datos de parte de la estructuración, con esto nosotros hemos encontrado diferencias importantes que provocan un seguro y significativo aumento a las cantidades de obra en relación con las del estructurador. Al respecto, la ANI se pronunció en algunas de sus respuestas e indicó que la distribución de esas UF se había hecho teniendo en cuenta mantener tramos proporcionales en cantidad de costo de las mismas, adicionalmente, algunas UF agrupan varios segmentos que no se construyeron según indica la ANI en contrato anterior y por esta razón, podría tener una mayor longitud origen destino en las UF, sin embargo en esa respuesta la ANI no está tomando en cuenta que la información de topografía proporcionada en el Cuarto de Datos no estaba actualizada y sugerimos que sea revisada en paralelo durante este proceso por el estructurador y por la ANI. Esto para que, por el contrario al razonamiento de la respuesta que nos dio la ANI, es que nosotros consideramos viendo la realidad de la magnitud de cada una de las intervenciones, que la ANI revise los plazos de ejecución de algunas UF y como por ejemplo, en la concesión 1 podría tomar la que la UF 1 que actualmente tiene un plazo de 11 meses ampliarlo a unos 20 meses, la UF 6 actualmente con un plazo de 9 meses ampliarlo a 17, la UF 7 que tiene plazo de 19 meses ampliarlo a 26 meses y la UF 8 que actualmente tiene un plazo de 12 meses ampliarlos al menos a 20 meses. Esto es lo que solicitamos de parte de la institución, revisar estos plazos.

Adicionalmente, en relación con los compromisos sociales del anterior concesionario, la ANI también ha indicado que los compromisos que quedaron pendientes de ejecución del contrato de concesión 001 del 2010 fueron relacionados en los documentos de estructuración en el documento costo de instrumentos de gestión social en el Anexo 13 y que la ANI los incluyó en el CAPEX del proyecto y están ahí, esta era una de las dudas que nosotros teníamos de manera particular.

Ahora, nosotros consideramos que esta información no debe ser parte de una reserva de información del presupuesto porque son informaciones que debe conocer el futuro concesionario, de cuales son los compromisos que se tenían anteriormente y deberían de estar listados porque un privado no tiene manera de poder solicitar a todos los participantes, a todos los involucrados en procesos anteriores, de una historia que probablemente nadie la cuente, entonces si la ANI si considera estas actividades dentro de su CAPEX, solicitamos que sea compartido para todos oferentes y que estén listados detalladamente cuales son esos compromisos que se deben de cumplir y no dejarlo abierto a la posibilidad que una vez que el concesionario tome el nuevo proyecto, pues, se vengam comunidades o se venga la interventoría o se venga cualquier participante o alguien que esté relacionado al proyecto, a indicar que existen compromisos pendientes que podrían ser inclusive de tipo privado del antiguo concesionario, entonces es muy importante a la luz de la competición que todos los oferentes contemos con la misma información y que podamos tener valorados y listados estos compromisos.

Por último, en vista del tiempo para no acaparar la charla, solicitamos a la ANI confirmar el entendimiento de que las obligaciones ambientales que serán objeto de cesión para las concesiones serán únicamente las que están descritas en las matrices dispuestas por la entidad dentro del Cuarto de Datos, ya sea en su aplicación parcial o total y, exclusivamente como se determine en la parte especial del pliego definitivo. Bajo esta premisa consideramos que es posible afirmar que las resoluciones relacionadas con las licencias ambientales de los tramos rectos que no estén puntualizadas ni en la matriz en la parte especial, consideramos nosotros que no serán objeto cesión, por lo que sus obligaciones, o se encuentran cerradas a la fecha o porque de repente no corresponden al alcance físico de las UF del actual proceso de licitación; para esto ocupamos la confirmación de la ANI porque en el pasado existía una transversal que era parte de este proyecto y que dentro de las licencias están mencionadas, sin embargo ahora físicamente las longitudes que tienen las UF y las coordenadas que nos dan de inicio a fin de cada una, tanto concesión 1 como concesión 2, no están limitando y no están cerrando la parte ambiental sobre esos lados.

Por último, solicitamos instrucción de la ANI para todos los participantes sobre cual será el procedimiento aplicable, si durante la solicitud de la cesión a la ANLA o a la entidad que corresponda se identifica un requerimiento de la Autoridad Ambiental que aplica en cesión total para las dos troncales, ya que las licencias están mezcladas y no están individualizadas en cada uno de los proyectos, cómo aplicaría, cómo se debería y cómo se podría definir de parte de la Institución un mecanismo claro para definir las obligaciones que tenga cada uno de los concesionarios en caso que sean otorgados Troncal de Magdalena 1 y Troncal de

Magdalena 2 a diferentes concesionarios, y, teniendo en cuenta el corto tiempo de preparación de la solicitud de licencia, solicitamos a la ANI que proporcione o confirme que toda la información referente a todas las licencias que debe de reposar actualmente en el Cuarto de Datos y todos los permisos de excepción, confirmen que sí están en el cuarto de datos debido a que la ANI misma indica que la información de esa base de datos, en alguna respuesta, es solo de referencia, consideramos que en este caso esta información no debe ser de referencia sino una información total en la cual todos los oferentes podemos determinar los riesgos o la posibilidad que tenemos sobre cualquier impedimento en términos ambientales. Por lo tanto, en este caso particular consideramos que esta información debería ser completa y no poner por una razón ambiental y problemas de licencia en riesgo la financiación del proyecto.

2. Observación Mario Isaías Piedrahíta de OHLA Construcción Colombia

Son dos observaciones; la primera respecto a los plazos de ejecución los que menciona la parte especial del contrato en el numeral 5.2, nosotros encontramos que esos plazos de construcción, no sabemos primero como los estimó la entidad, si tuvo en cuenta la superposición de proyectos y toda la logística necesaria para poder llegar a esas metas físicas. Pero de nuestra revisión y análisis y ya pues toma de datos en campo y el estudio que estamos realizando, encontramos que son insuficientes y son muy cortos y nos ponen ante un eventual incumplimiento. Si nos damos cuenta hay tres Unidades Funcionales, la 1, 6 y 8, que son 29 kilómetros de construcción que los piden para entregar antes del mes 12, y hay otras 7 Unidades Funcionales que suman 105 kilómetros que hay que entregar antes del año 2 de construcción, es decir, hay que entregar 134 kilómetros de construcción de calzada nueva en los primeros dos años del proyecto, ese es el 92% de la meta física de los 146 kilómetros que se prevé tener de construcción de calzada nueva, esto daría una facturación mensual o una inversión mensual de 50 mil millones de pesos que fue la facturación pico que tuvo el anterior concesionario de ese mismo tramo, eso para los primeros 24 meses del proyecto en los cuales ya se estaría haciendo una inversión de 1.3 billones de pesos lo que representa 2/3 del CAPEX.

No entendemos la razón porque cuando estaba la complejidad del proyecto y dado que estos tramos de construcción son los que más suponen inconvenientes o situaciones adversas desde el punto de vista de gestiones prediales, gestiones socioambientales, también hay que tener en cuenta la curva natural de ejecución de los proyectos en los cuales se inicia con una fase de lanzamiento o puesta a punto, para luego ya alcanzar una fase de ejecución en el cual se haya un crecimiento de la inversión, porque se pone tan temprano plazos para cumplir con la meta física del proyecto. La invitación a la ANI, es a revisar de manera objetiva toda esta serie de inconvenientes y adicionar 12 meses por lo menos a todas las

Unidades Funcionales de construcción, en especial a las Unidades Funcionales 1, 6 y 8, la Unidad Funcional 1 que tiene un plazo de 11 meses que tenga un plazo de 23 meses, la Unidad Funcional 6 que tiene un plazo de 12 meses que tenga un plazo de 21 meses y la Unidad Funcional 8 que tenga un plazo de 24 meses, lo mismo para el resto de Unidades Funcionales de construcción que es que se añada 12 meses más en aras de tener en cuenta todos los inconvenientes que he presentado anteriormente.

La segunda observación es respecto a las licencias ambientales, nosotros nos encontramos que hay licencias que fueron autorizadas hace más de 5 años por parte de la Autoridad Ambiental, sin embargo, si tenemos en cuenta el decreto 1076 de 2015 en el cual se menciona que la Autoridad Ambiental competente podrá mediante Resolución motivada declarar la pérdida de vigencia de la licencia ambiental, si transcurridos cinco años a partir de su ejecutoría no se ha dado inicio a la construcción del proyecto obra o actividad, por lo tanto, estamos ante una situación en la cual, muchas de esas licencias ambientales ya han podido perder vigencia si no se ha realizado ninguna actuación en el transcurso de estos 5 años.

Nosotros solicitamos a la ANI que suban información de actuaciones que haya realizado la entidad en aras de mantener esas licencias vigentes y adicional dada la importancia para el proyecto, que la misma Autoridad Ambiental, la ANLA, pueda certificar la vigencia de todas las licencias ambientales con las que cuenta actualmente el proyecto.

3. Observación Gabriela Sánchez de Durán & Osorio Abogados Asociados

Tenemos cinco observaciones frente al Pliego de Condiciones Definitivo publicado y a la minuta del contrato específicamente la Parte General, entonces, en primer lugar y frente al estado de la infraestructura del proyecto de acuerdo con el numeral 14 de la sección 13.2 del Contrato en la Parte General sobre los riesgos asignados al Concesionario, uno de los riesgos asignados a este es, y como ya fue presentado previamente, los efectos favorables y desfavorables derivados de las condiciones de la entrega la infraestructura, teniendo esto en cuenta, consideramos necesario que la ANI establezca cuales son las condiciones de la infraestructura actual y que se comprometa a entregarla al futuro Concesionario en este estado, lo anterior, debido a que el privado no podrá asumir la infraestructura en el estado en el que se encuentre tal como lo establece este riesgo sin conocer previamente el estado de la misma.

En segundo lugar y frente a las obligaciones relacionadas con el Fondo de Seguridad Vial en la sección 3.3. c. del Contrato en la Parte General, se establece que el Concesionario tendrá la obligación de llevar a cabo el recaudo de peaje de

la totalidad de estaciones de peaje del proyecto y también de los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial o cualquier sobretasa contribución o similar que tenga una destinación diferente al proyecto, en este caso, respetuosamente solicitamos que nos sea aclarado, si la orden de efectuar los traslados de los recursos disponibles en la citada cuenta y con destino al Fondo de Seguridad Vial serán ordenados directamente por la ANI o si por el contrario, el Concesionario deberá dar alguna instrucción al respecto, y, en caso de que la instrucción deba ser efectuada por el Concesionario, les agradecemos darnos claridad respecto a los siguientes puntos: primero, cuál es la fecha en la que debe hacerse el primer traslado de los recursos con destino a este Fondo; segundo, con qué periodicidad deberán ser realizados los traslados, y, tercero, si es necesario que el Concesionario surta algún trámite especial ante la ANI para la realización del traslado de estos recursos.

La tercera observación se refiere a los rendimientos de la subcuenta recaudo peaje, ya que según la sección 3.14H4 del Contrato Parte General, se establece que esta subcuenta se creará con la suscripción del contrato de fiducia mercantil y se fondeará con: el recaudo de peaje, el recaudo de peaje generado mediante cobros electrónicos y los demás recursos que establece el contrato. Amablemente solicitamos a la entidad que se nos aclare cuál es la destinación que tendrán los rendimientos financieros de esta subcuenta.

En cuarto lugar y frente a la Póliza de riesgo obras civiles específicamente el Apéndice Financiero 3.3 en la página 15 de este Apéndice se establece que uno de los amparos que deberá tener esta Póliza son las pérdidas o daños ocasionados por huelga, motín, asonada con acción civil y/o popular, sin embargo, posteriormente en la página 19 del mismo Apéndice se establece que, están excluidas la reclamaciones generadas o resultantes de asonada, motín, conmoción civil, huelgas, conflictos colectivos de trabajos o suspensión del derecho de labores y consecuencias de las medidas adoptadas para su control. Por lo tanto, consideramos que esta redacción es contradictoria y podría generar confusiones, por lo que amablemente solicitamos a la ANI aclarar si estos eventos deben o no estar incluidos dentro de los amparos de la póliza de riesgo obras civiles.

En quinto lugar y en este caso refiriéndonos específicamente al Pliego de Condiciones Definitivo de acuerdo con el cronograma del Proceso de Selección contenido en la sección 2.3 del pliego, el cierre de la licitación está previsto para el día 11 de marzo del año entrante. Amablemente solicitamos a la ANI ampliar dicha fecha de cierre, pues consideramos que el plazo otorgado de 4 meses es insuficiente para la preparación de la oferta especialmente teniendo en cuenta que este plazo toma los meses de fin de año en donde es difícil obtener las

aprobaciones necesarias a nivel corporativo para la preparación de los diferentes documentos de la oferta.

4. Observación de Karen Eyde Ayala Navas / Eduar Alfonso Valbuena de SACYR CONCESIONES COLOMBIA, S.A.S.

Nuestras observaciones van orientadas hacia el riesgo comercial, riesgo de demanda y hacia el riesgo ambiental, entonces nuestra primera observación va respecto a la minuta al Contrato Parte Especial N° 4.6 valor de soporte de ingresos, en donde, una vez revisados los valores que la ANI consignó en dicho mecanismo para soporte y mitigación de los mismos, observamos que existe una protección por 12 años pero que los valores que están asignados año a año son decrecientes con el tiempo, lo cual no están cubriendo todo el periodo de operación sino únicamente los primeros 12 años. Adicional, si las cantidades fijadas como soporte e ingresos son sustancialmente inferiores a los ingresos derivado del tráfico estimado y especialmente a medida que avanza la etapa de operación, los soportes de ingresos se harán decrecientes con el tiempo, no está haciendo un buen mecanismo de mitigación de este riesgo, lo cual solicitamos a la ANI que por favor verifique esos valores de soporte e ingreso para que de una mayor cobertura y para que este riesgo comercial esté mitigado y asimismo sea más atractivo para los financiadores, en el cual haya algunas garantías y donde se verifique que efectivamente la etapa de operación va a estar cubierta a medida que ingresa el tráfico esperado por un valor del soporte de ingreso real y creciente y no decreciente como está en este momento.

Las siguientes observaciones y preguntas están en el marco del riesgo de la asunción de los costos, de la obtención de trámites y permisos necesarios para adelantar las obras contratadas que han sido asignadas al privado, alguna de ellas ya ha sido previamente señaladas por los observantes que me antecedieron en el uso de la palabra, pero creo que vale la pena reiterarlas. En su orden las preguntas son las siguientes:

Para el caso de los Instrumentos de gestión ambiental y/o permisos de aprovechamiento de recursos naturales tramitados por el anterior concesionario y que en la fecha han perdido su vigencia, ¿se reconocerá por parte de la ANI un tiempo especial en la fase de pre-construcción que mitigue el riesgo de no surtir a tiempo todo el trámite nuevamente?. En línea con lo anterior, ¿Se tienen certeza por parte de la Agencia de cuáles son los instrumentos que a la fecha han perdido su vigencia y que por tanto deberán empezar el trámite nuevamente conforme a la legislación ambiental?, ¿Se debe surtir por parte del nuevo concesionario algún tipo de gestión ante las Autoridades Ambientales por los instrumentos de control ambiental que ya han perdido su vigencia con el fin de mantener la misma?, ¿Ha

realizado la Agencia, quien es al día de hoy la titular de todos estos instrumentos de gestión ambiental, algún tipo de gestión previo para que los instrumentos no pierdan la vigencia?. Esto con respecto a la vigencia de los instrumentos de gestión ambiental que serán objeto de cesión por de la ANI.

Respecto a una de las obligaciones ambientales que también serán objeto de cesión y que esta asociada a la inversión forzosa del 1%, tenemos la siguiente pregunta: ¿Entregará la ANI los valores y la certeza fiscal de los montos invertidos por el antiguo Concesionario para el cálculo de la inversión forzosa del 1% en cumplimiento de las licencias ambientales?, esto teniendo en cuenta que varios de los instrumentos de gestión ambiental ya han sido ejecutados parcial o plenamente.

Por otro lado, y teniendo en cuenta la magnitud de permisos ambientales que serán objeto de cesión y por supuesto las obligaciones ambientales que cada uno de estos Actos Administrativos considera, nos gustaría saber, en caso de que existiera una obligación ambiental dentro de estas licencias y permisos ambientales que serán objeto de cesión y que impliquen la ejecución de actividades constructivas adicionales a las establecidas en el AT1 de la Minuta del Contrato, quien asumirá el costo de ejecución de estas obligaciones y cómo serán considerados estos dentro del contrato de concesión.

Respecto al tema de arqueología y teniendo en cuenta que en la actualidad los permisos que en su momento habían sido abiertos y utilizados por el anterior Concesionario no han sido a la fecha cerrados, entonces, para el caso de estas licencias arqueológicas y de estos planes de manejo arqueológico que se encuentran abiertos a la fecha, a nombre de arqueólogos designados en su momento por la anterior concesionaria, ¿Se reconocerá un tiempo especial en la fase de pre-construcción que mitigue el riesgo de no surtir a tiempo dichos permisos y la apertura de los nuevos?, esto teniendo en consideración que en el ICANH distinto a como pasa con la ANLA, no existen unos tiempos formalmente establecidos para el trámite de cierre de permisos y apertura de los nuevos, lo cual podría afectar en el tiempo y de manera sensible la fase de pre-construcción del proyecto para los nuevos adjudicatarios de los proyectos en licitación.

Finalmente, respecto al tema de fuentes de materiales y teniendo en cuenta que respecto de las autorizaciones temporales de aprovechamiento de materiales de construcción en las cuales se realizó aprovechamiento al punto de agotar la disponibilidad de yacimientos y que están pendiente de restauración y cierre de las mismas, tenemos las siguientes inquietudes: ¿Quien asumirá los pasivos mineros y las obligaciones emanadas de los actos administrativos de control técnico y ambiental asociados a estas fuentes?, y, teniendo en cuenta que las autorizaciones temporales son intransferibles según el Código de Minas, ¿Cuál

será el proceso que se llevará a cabo en relación a estas fuentes de material?, ¿Se cuenta por parte de la Agencia con la relación oficial de las autorizaciones temporales que se encuentren vigentes a nombre del anterior Concesionario?. Estas serían las inquietudes de corte ambiental y asociadas al riesgo que ya referencíé.

5. Observación de Ximena Zuleta de Dentons Cárdenas & Cárdenas

1. Los requisitos para acreditar la experiencia en inversión establecidos en el pliego de condiciones, en el numeral 4.2.10 están los documentos que se deben aportar para acreditar la experiencia en inversión, y es una certificación del acreedor, una certificación de la entidad deudora que debe ir suscrita por el revisor fiscal, una certificación de la entidad contratante y luego una certificación que tiene que ver con la figurara asociativa, si el contrato se ha ejecutado en figura asociativa.

El pliego establece en el numeral 4.2.12 que cuando se trata de contratos de concesión que se han ejecutado con la ANI, no hay que aportar la certificación de la entidad contratante, que solamente hay que diligenciar el anexo.

Sin embargo, el pliego dice que sí hay q entregar en esos casos las demás certificaciones, entendemos la de la entidad acreedora y la entidad deudora, pero quisiéramos pedirle a la ANI, que modifique el pliego en ese sentido y que tratándose de contratos de concesión que se están ejecutando con la ANI, que no sea necesario entregar no solo la certificación de la entidad contratante, sino que tampoco sea necesario entregar la certificación de la entidad acreedora y la deudora.

Esto por que entendemos que la ANI, tratándose de sus propios contratos de concesión, cuenta con información detallada de los cierres financieros y de los desembolsos que han realizado, y eso esta en sus archivos, entonces pues siendo así, que no se les ponga la carga a los interesados, a los concesionarios de salir a buscar certificaciones de las entidades acreedoras, la deudora, es mas fácil, pero, de todas maneras, siendo información con que la ANI cuenta, pediríamos que esto se elimine, que tratándose de si uno va a acreditar un contrato de concesión que se está ejecutando con la ANI, pues que solo sea necesario diligenciar el anexo 9, y no otra certificación.

2. En relación con la minuta del contrato de concesión, se presenta observación en el numeral 3.5 de la parte especial del contrato, en el literal e.

El anterior literal indica que cuando el concesionario efectúe obras o haga trabajos necesarios para la prestación del servicio público y/o para el cumplimiento de los

indicadores, que replacen total o parcialmente las obras y los trabajos garantizados por pólizas de calidad y estabilidad, de obras otorgadas sobre la infraestructura, le corresponde al concesionario asumir la responsabilidad por la modificación de las pólizas que garanticen la estabilidad de las obras que le sean entregadas, adelantando los trámites a que haya lugar frente a terceros.

Solicitamos a la ANI que incluya en el cuarto de datos, las pólizas de estabilidad que están vigentes hoy en día y que podrían ser objeto de esta modificación. Nosotros no hemos encontrado en el cuarto de datos esas pólizas, en el Secop están algunas, pero consideramos que es importante que se incluyan en el cuarto de datos.

Solicitamos se aclare, ¿cuál es la modificación que tendría que realizar el concesionario?, ¿en qué consiste esa modificación?, porque no es claro, el contrato dice que tiene que asumir la responsabilidad por la modificación de las pólizas, que garantice la estabilidad de las obras que le sean entregadas, adelantando los trámites a que haya lugar frente a terceros.

ANI, solicitamos indicar ¿en qué consiste esa modificación?, ¿hoy en día quién es el beneficiario de esas pólizas, Invías o ANI?, es importante que se incluyan en el cuarto de datos, pero queremos mayor precisión en numeral 3.5) e.

3. Hay dos proyectos que posiblemente van a competir con este, y es el corredor férreo la Dorada Chiriguana y la APP del Río Magdalena, son proyectos paralelos que van a competir con ésta concesión vial.

Cuando uno mira el concepto de elusión, cuando uno lee el concepto, y qué vías estarían excluidas, nosotros entendemos que estos dos proyectos quedarían excluidos y no porque sea una vía férrea o porque sea un río, porque entendemos que ese tipo de proyectos, potencialmente podrían ser considerados dentro del concepto de elusión, sino por el estado en el que están los proyectos.

De acuerdo con la definición de elusión del numeral 1.57, se excluyen del concepto de elusión, los proyectos que ya estén registrados en el RUAPP, cuando se haya contratado la estructuración pública por parte de la entidad estatal competente.

Dado el estado en el que están estos proyectos, nosotros entendemos que no podrían quedar incluidos en el concepto de elusión.

Por lo tanto, solicitamos que la ANI nos confirme eso, y lo otro es el caso en que se modifique el contrato, para que estos dos proyectos si pudieran quedar comprendidos dentro del concepto de elusión, sobre todo sobre todo en el caso

del corredor férreo, la Dorada – Chiriguana, porque no hay información sobre la demanda potencial.

Las proyecciones de demanda no están disponibles, lo que hace difícil para los interesados hacer los cálculos para saber cuál sería la competencia de estos proyectos, con los corredores viales que se van a concesionar.

Solicitamos revisar el tema, a ver si estos dos proyectos pueden quedar comprendidos dentro del concepto de elusión y dar lugar a las compensaciones que prevé el contrato para ese caso.

6. Observación de Andrea Moya de Jhon Laing

Nuestro equipo y asesores técnicos han realizado visitas de campo a la zona del proyecto, hemos analizado la información que está en el cuarto de datos, y en particular tenemos una observación sobre los plazos que se están proponiendo para alcanzar los indicadores del apéndice técnico número 4, para la unidad funcional 0.

Consideramos que el plazo es insuficiente, del análisis que hemos realizado, hemos determinado que aproximadamente el 80% de la vía existente no cumple con los indicadores de cumplimiento que requiere el contrato de concesión, presentan deterioros importantes, baches, agrietamientos, fisuras, etc y en particular no cumplen con el indicador DI.

Lo anterior requiere que tengamos que intervenir una longitud bastante extensa del proyecto dentro de los 180 días que está estableciendo el contrato y consideramos que ese plazo físicamente es imposible de cumplir, si aceptáramos trabajar bajo estas condiciones, pues nos llevaría prácticamente a aceptar que vamos a tener un incumplimiento del contrato desde una etapa temprana, y no es lo ideal.

Queremos solicitar a la ANI, que considere y analice el plazo que se está estableciendo actualmente porque lo consideramos insuficiente y que éste plazo se ajuste a la situación actual del proyecto y a la situación actual de la infraestructura, de manera que podamos cumplir con las actividades y requerimientos del contrato sin tener que incumplir con el mismo.

Otra cosa que es importante resaltar, es que como parte del alcance de la unidad funcional 0, también se tienen que hacer intervenciones importantes en varios puentes, el proyecto tiene puentes vehiculares y de nuevo el tiempo que se requiere para hacer estas intervenciones, consideramos que es insuficiente.

7. Observación de Marcela Castro de Castro Leyva Rendón Abogados.

1. Estado unidad funcional 0: hay que tener en cuenta que lo que se está pidiendo, son intervenciones de operación y mantenimiento, si realmente el tipo de intervención que se tiene que realizar en esta unidad funcional, va mas allá de una operación y mantenimiento y pudiera llegar a ser, rehabilitación o eventualmente en algunos puntos una intervención muchísimo mayor a una intervención propiamente dicha, debería reconocerse este tipo de intervención.

No va a hacer una intervención de operación y mantenimiento, puesto que el estado de la vía no permite hacer una operación de mantenimiento a las condiciones que exige el contrato.

Por lo tanto, creemos que no solamente esto está atado a un tema de plazo de 180 días para que se cumplan los indicadores, sino que está atado al tipo de intervención y como tal el reconocimiento que debería tener esta unidad funcional o la retribución que debería tener, atado a la intervención propiamente dicha de que se está tratando. No estamos hablando de una operación y mantenimiento propiamente dicha, sino una intervención diferente, por lo tanto, solicitamos a la entidad que revise el tipo de intervención que se está pretendiendo realizar en esta unidad, puesto que consideramos que no es propia de operación y mantenimiento, independientemente del concepto puesta a punto.

2. Solicitamos respetuosamente a la ANI, que por favor publique todos los estudios de tráfico que tengan previos a la pandemia, porque en este momento los estudios que hay son posteriores.

El plazo que está coincidiendo para la presentación de la oferta, es diciembre, y como todos sabemos diciembre no es el mejor momento para hacer un estudio de tráfico porque es un mes completamente atípico y posiblemente en el plazo que queda no va a haber un tiempo suficiente para hacer un estudio de tráfico juicioso, por lo tanto solicitamos a la entidad que nos haga llegar los estudios de tráfico con los que cuente de fechas anteriores, porque serían de gran utilidad y mas teniendo en cuenta la etapa propiamente en la que estamos del año, es diciembre.

3. Compensaciones sociales: es importante conocer realmente y de forma taxativa, cuáles son las compensaciones sociales que se están incluyendo en el capex, para tener certeza de cuáles sí y eventualmente cuáles no, porque no se tiene claro cuáles son las compensaciones sociales derivadas de las licencias anteriores, para poder hacer un modelo financiero lo mas cercano a la realidad.

Este tema es muy importante, porque pueden ser unos valores realmente sustanciales, de cara al contrato y no se tiene claridad de cuáles son estos compromisos sociales.

4. Licencias ambientales: Entendemos que varias de las licencias ambientales, pueden estar no vigentes, y se quiere tener certeza del estado de ésta, pero mas allá de esto se requiere saber si se requieren plazos adicionales para tramitar algunas licencias o permisos ambientales que no estén vigentes, esto debería recogerse en los plazos de ejecución de las unidades funcionales que nos quedan. Esto se vería reflejado en una ampliación de estos plazos en etapa de preconstrucción, porque o sino no sería posible terminar en los plazos previstos.

5. Modificación de las pólizas de estabilidad: dicen que es una obligación del concesionario asumir las modificaciones que se requieran para afectar esas pólizas.

Primero no se conocen cuáles son esas pólizas y segundo no se tiene claro cómo puede un tercero que no hace parte de las mismas lograr la modificación de las pólizas de estabilidad, por lo tanto, no se entiende claramente esta obligación.

8. Observación de Adriana Espinoza de Garrigues

1. Tema ambiental: hay unas licencias ambientales que van a ser objeto de cesión a quien resulte adjudicatario de este proceso y lo mismo ocurrirá con el otro tramo, pero hay muy poca información que le permita a estos interesados y al futuro concesionario, saber el estado de cumplimiento de esas licencias y los compromisos que se han asumido.

Es importante conocerlo, no solamente para poder organizar un modelo financiero consistente que nos permita presentar una propuesta competitiva, pero que comprenda lo que es la ejecución contractual, sino que si hay cosas que no estén previstas claramente, nosotros vamos a entender que no forman parte de nuestro alcance contractual, y lo que se estaría generando desafortunadamente sería una complicación en la ejecución regular del contrato, cuando se va a estar exigiendo una obligación de resultado frente a riesgos que no han sido previstos adecuadamente por las partes y tenemos algunos pronunciamientos arbitrales recientes donde todo este tema de una estimación adecuada de los riesgos juega un papel preponderante para tener una adecuada y pacífica ejecución contractual.

2. Tema social y nuevas consultas: nuestro entendimiento es que en los proyectos anteriores no hubo necesidad de agotar trámites consultivos ni hay

protocolización de consultas, pero queremos que la entidad de manera expresa confirme ese entendimiento que tenemos.

Adicionalmente, para nosotros es importante que la entidad comparta con nosotros, si se tiene conocimiento de comunidades protegidas que deban ser consultadas o que haya algún tipo de trámite de reconocimiento, para poder tener un orden de magnitud, aparejado a una solicitud adicional y es que si bien evidenciamos que en el contrato parte general, se incorpora la fuerza mayor social, le solicitamos a la entidad que revalúe el plazo que esta hoy establecido de 180 días para que haya un evento eximente de responsabilidad en caso de que deba generarse un trámite consultivo, luego de la adjudicación, ya que 6 meses en cualquier cronograma, independientemente del momento en el que se encuentre el proyecto, genera un impacto sustancial y relevante y consideramos que el sacrificio de los 180 días para la acreditación ponen en aprietos al concesionario.

3. Estado de la infraestructura: nuestro cuestionamiento no es tanto de plazo para lograr cumplir con unos indicadores, sino de la posibilidad de que haya una mutación en el tipo de intervención, por lo tanto reiteramos que es importante que desde ya, haya una absoluta claridad del tipo de intervención que se está esperando que adelante el concesionario, es porque en principio solo sería la obligación del concesionario adelantar este tipo de intervención y si por alguna razón debe mutar el tipo de intervención para cumplir con indicadores, tendría unos elementos de soporte relevantes para poder negarse a realizar esa intervención. La idea es poder tener un panorama claro y no tener litigio en un futuro.

4. Entrega infraestructura: Sería bueno que hubiera un protocolo adicional, para que al concesionario nuevo se le entreguen planos as build, el contrato con el INVIAS esté debidamente liquidado, que haya algún tipo de paquete de información al concesionario e incluso si hoy esos contratos ya están terminados o están en ejecución, que se pueda tener un poco de acceso adicional para que se pueda saber cómo fue esa ejecución, si hay algo pendiente.

Por eso para nosotros es importante que como una condición para la entrega de la infraestructura, se contemple que los contratos se hayan ejecutado conforme a lo que fueron contratados, y lo decimos así porque sabemos por la metodología de contratación del INVIAS, no necesariamente lo contratado es lo ejecutado, por su metodología que a veces implementa de precio unitario y cantidad de obra y adicionalmente es importante que se encuentren liquidados, para que uno tenga por lo menos la certeza del cumplimiento a cabalidad de lo que fue objeto de contrato con el INVIAS.

5. Finalmente reiteramos, qué se espera del concesionario en relación con estas pólizas de estos otros contratistas del INVIAS, porque el concesionario no tiene ningún título jurídico para ir a hacerse parte o para que se las cedan, no tiene absolutamente ninguna capacidad para cumplir con esta obligación, que además según lo que se establece en los documentos contractuales, podría implicar el inicio de procesos de multas, y conminar al concesionario a un imposible es complicado.

Por lo tanto, solicitamos a la entidad se revise el contenido de esa obligación en materia de las pólizas, porque como está planteado, puede aparejar un tipo de inconveniente en el cumplimiento de algo que resulta imposible.

9. Observación de Juan Manuel Garcés de Conectar Valores

Nuestra solicitud tiene que ver con los plazos del contrato, básicamente lo que tiene que ver con los fondeos de las subcuentas y los aportes de equity, solicitamos a la ANI que revise los cronogramas y los porcentajes con los cuales se están haciendo esos aportes en las subcuentas y en el equity contractual, debido a que en comparación con otros contratos previos, dichos aportes de manera porcentual, sobretodo en los primeros años, están excediendo sustancialmente lo que tradicionalmente se había hecho en los contratos anteriores.

Lo anterior unido a que corriendo la ingeniería inicial, con lo que está dentro del data room de ANI y el opex y el capex que están estimados, la rentabilidad en el modelo ANI, es sustancialmente mayor a lo que en previas ocasiones hemos tenido, entonces con miras a que muy seguramente se van a reconsiderar los cronogramas de obra, y no siendo así, pedimos que en cualquier caso se revisen los porcentajes con los cuales se están haciendo los aportes de equity contractual y los aportes a cada una de las subcuentas, de forma tal que se puedan de alguna forma reflejar lo que es la realidad del proyecto y que desde el punto de vista de TIR sean más convenientes para que puedan tener mas compañías presentándose dentro de la licitación.

Fin de la lista de inscritos.

Se da el uso de la palabra a los demás interesados que quieran participar.

Nadie levanta la mano.

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 No. VJ-VE-APP-IPB-002-2021, siendo las 11:15 am del jueves dieciocho (18) de noviembre de 2021.

Firmada en Bogotá D.C. a los 24 días del mes de noviembre de 2021.

RICARDO PÉREZ LATORRE
Coordinador GIT de Contratación

Proyectó: Laura Camila Cristancho / Alejandra Pinilla Reyes – Abogadas GIT de Contratación
Revisó: Magda Lucía Olarte G. - Abogada GIT de Contratación

