

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-005-2021”**

En Bogotá D.C., siendo las 10:00 a.m. del veintinueve (29) de diciembre 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-005-2021, 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, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, mediante la cual el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los Estudios y Diseños de Detalle, la financiación del Proyecto, la ejecución de las Unidades Funcionales, la elaboración de los demás diseños para el Dragado de Mantenimiento y de los elementos físicos requeridos para las actividades de Operación y Mantenimiento, la Operación del Canal Navegable y la prestación de los Servicios de Apoyo a la Navegación, el Mantenimiento de las Unidades Funcionales y la reversión de bienes a la ANI, con el fin de mejorar la navegabilidad del Río Magdalena entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza.”

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 20, con el fin de que se pronuncien en relación con el contenido del Pliego de Condiciones y sobre los Riesgos del proyecto.

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

Quinto. Cierre de la Audiencia.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

Primero. Instalación de la Audiencia.

Siendo las 10:00 a.m. del del veintinueve (29) de diciembre 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-005-2021, 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, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, mediante la cual el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los Estudios y Diseños de Detalle, la financiación del Proyecto, la ejecución de las Unidades Funcionales, la elaboración de los demás diseños para el Dragado de Mantenimiento y de los elementos físicos requeridos para las actividades de Operación y Mantenimiento, la Operación del Canal Navegable y la prestación de los Servicios de Apoyo a la Navegación, el Mantenimiento de las Unidades Funcionales y la reversión de bienes a la ANI, con el fin de mejorar la navegabilidad del Río Magdalena entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza.”

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 el estructurador externo y los interesados que solicitaron acceso conforme al Anexo 20.

Se 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 vjeappipb0052021@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.

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

El Ingeniero Rafael Francisco Gómez Jimenez, Gerente de Proyectos de la Vicepresidencia de Estructuración realiza la presentación general del alcance del proyecto de iniciativa pública No VJ-VE-APP-IPB-005-2021 APP Rio Magdalena.

Por su parte, Reina Carolina Baron Rocha, 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 20, 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 informa que, no habrá un tiempo límite para las intervenciones y podrán presentar observaciones y comentarios a los documentos publicados con el Pliego de Condiciones definitivo y a los riesgos presentados

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

1. EDUARDO MARTÍNEZ de Dragados Hidráulicos S.A.

La pregunta viene con el tema de los riesgos por la cantidad necesaria de equipo o el tipo de equipos. En esta APP mejoraron sensiblemente el nivel de riesgos al asumir el Estado el riesgo de mayores volúmenes en el dragado que era el riesgo mas grande de la pasada, sin embargo, queda latente un riesgo muy grande y es: ¿Cuántos puntos puede tocar atender simultáneamente en el Rio y cuanto equipos tienen que quedar disponibles?, entonces, si se establece por ejemplo que al bajar niveles de agua toca atender cinco puntos simultáneamente, el contratista tendría que tener para el sector fluvial 5 dragas, y de que tamaño, para entender que nivel de sedimentación máxima; y, en el sector marítimo, que tamaño de draga tendría que tener disponible para atender que sedimentación en un momento determinado, lo cual genera el riesgo contrario, si el contratista tiene una draga gigantesca en Barranquilla, y tiene cinco dragas grandes en el Rio y no hay volumen a dragar, va a tener un año de costo, de equipos y de personal grandotes que no los va a poder cobrar. Entonces, de alguna forma sería interesante para eliminar riesgos, saber cuanto es el máximo número de puntos que tiene que atender simultáneamente para que no lo penalicen y cual es el volumen máximo que tiene que tener en Barranquilla para que si se excede no lo penalice.

Complementando la pregunta anterior, en la sección de equipos para dragar en alguna parte piden que el dragador tenga una draga con una potencia gigante, en la cortadora, una draga cortadora, lo cual abriría el riesgo a que se presuma que se va a dragar en la roca que podría parecer en el sector entre Puerto Pimsa y el Puerto de Barranquilla, lo cual implicaría, además, obtener licencia ambiental porque el dragar roca no es mantenimiento sino profundización. Y ya en la parte de arriba del Rio dicen específicamente en la sección 5.9 del Apéndice Técnico 2, que toca tener dragas de corte que sean desarmables, de alguna forma hay una especificación que indicaría que se requiere cortar material virgen, por un lado, y que toca mover las dragas desarmables por tierra. En otra parte dice claramente que el contratista escoge el equipo que a él le parezca, hasta que punto se tiene que tener el equipo mínimo que están diciendo ahí y que simplemente dice dragas cortadoras de succión desmontables y transportables por tierra, eso dice en el punto 5.12.4. Conjunto mínimo de dragado del Apéndice Técnico 2.

2. JAIRO AGUILERA de Soyue S.A.

El APP también cubre la parte de Barranquilla, quisiera saber cuál va ser la entidad que se va a encargar de diseñar el canal de acceso a Barranquilla y establecer cuales serían las obras que se requerirían para contar con ese canal de acceso funcional durante cualquier época del año

3. ALEYDA ORTEGA de Ortega Marín de los Países Bajos.

La pregunta es respecto a las Unidades Funcionales, empezamos con la UF1 que es Reparación de Tajamar Occidental, la pregunta es: no hay ningún trabajo para el tajamar oriental en el área de protección de taludes, quisiera saber que pasa con ese tajamar y por qué no ha sido incluido.

4. JAIME HUMBERTO MESA BUITRAGO de VAN OORD DREDGING AND MARINE CONTRACTORS BV SUCURSAL COLOMBIA.

1. Se realiza observación respecto del Riesgo No. 28 “Riesgo de Cantidades de Dragado”:

No se entiende y quieren conocer el documento de análisis que soporta esa distribución de riesgos en donde parte del mismo lo asume el contratista y una vez superado el 100% lo sigue asumiendo el mismo contratista, después del 120% hay una responsabilidad compartida y pasado el 160% lo asume la entidad contratante. Considera el observante indispensable conocer la lógica con la cual fueron construidos por ser la única manera de tener una opinión al respecto y así saber si están o no de acuerdo con la distribución del riesgo.

Considera el observante que se trata de un riesgo importante, teniendo en cuenta la cantidad de dragado anual que se pretenden tomar como el 100% y se realiza la comparación las cantidades solo del canal de acceso al puerto de Barranquilla en lo corrido del 2021 se ve a simple vista que ya el contratista tendrá que asumir de entrada por que se van a superar el 100% de cantidades de dragado.

En conclusión, quieren saber si los documentos mediante el cual se realizó el análisis del riesgo No. 28 reposa en los documentos que se encuentran para consulta los proponentes o posibles oferentes y en caso de no existir se remita copia del mismo al observante

Observaciones al Pliego de Condiciones Definitivo

2. El observante manifiesta que la observación realizada en etapa de proyecto de pliego de condiciones del presente proceso de selección respecto de los requisitos, exigencias y factores ponderables se tratan de los mismos que se han hecho en otros proyectos de Asociación Público Privadas.

Requiere el observante se presente el documento soporte mediante el cual se llegó a los porcentajes y números de requisitos, exigencias y factores ponderables del presente proceso.

3. Para la siguiente observación hace referencia a los factores ponderables o factores objeto de puntaje en el proceso de selección y en general con los requisitos habilitantes para participar en el proceso.

Manifiesta que dentro de los pliegos de condiciones no se está ponderando la oferta técnica y que la respuesta que se dio por parte de la entidad en la matriz de observaciones es que el puntaje para la oferta técnica es el que hace referencia a la Oferta de Mano de Obra Local, considera el observante que la ponderación de este factor no satisface el principio de selección objetiva ya que el hecho que se contrate mano de obra local no garantiza la solvencia técnica de quien va a ejecutar el proyecto, pero que además el requisito solamente se satisface con la presentación de un formato y que en la ejecución del contrato es que se realiza la verificación por parte de la Interventoría si está cumpliendo o no con la contratación de la mano de obra local. Por consiguiente, la oferta técnica no debería verificarse en la ejecución del contrato sino previo a firmar el contrato.

Indica el observante que desde su punto de vista la experiencia del dragador y/o el constructor no están siendo valoradas o calificadas generando un posible incumplimiento del deber de selección objetiva y que adicional no estimula el mercado para que las empresas entren a ser parte de las estructuras plurales y así presentar un ofrecimiento.

Requiere el observante se faciliten los documentos a través de los cuales se llegaron a esas cifras y/o porcentajes de distribución de los factores de escogencia.

5. WILLIAM CASTLETON EN REPRESENTACIÓN GRUPO SIAM DE CANADÁ

1. Desde su punto de vista observa una discrepancia entre los riesgos presentados dentro del proyecto, teniendo en cuenta que gran parte de los riesgos están a cargo del contratista siendo esto desproporcional.

Discrepancia presentada específicamente entre los tipos de equipos que se deben utilizar y la distribución de los riesgos.

Por consiguiente, indica el observante que se debería permitir que no se restrinja el tipo de equipo que se debe utilizar teniendo en cuenta la distribución de riesgos que tiene el contrato.

6. RAFAEL ZARAMA. Consultor Independiente

En aras de la transparencia, me pregunto por qué en el cuarto solamente existen datos hasta el 2015, cuando es evidente que en los últimos años específicamente en el año 2020, las condiciones del río se muestran diferentes. Solo lo sabemos por informaciones periodísticas y lo que los funcionarios han pronunciado, inclusive frente a las últimas contrataciones para el dragado del canal.

También sabemos que se acaban de ejecutar o terminar contratos sobre el dragado del canal, y esa información es pública y debería estar consignada en el cuarto de datos, todo lo que son las batimetrías, lo que son las condiciones oceanográficas, que se presentan mar abierto afuera del canal, incluso vientos y olas que influyen y hacen parte de los costos.

Todos los estudios, inclusive los de “Royal Haspening”, están basados sobre datos del 2013, es decir estamos trabajando con supuestos o sobre el río del 2013, 2015 y no sobre el río del 2020 o 2021, y si existe información pública que por transparencia debe estar publicada en el cuarto de datos, porque sobre esa se establecen las condiciones iniciales sobre las cuales se evalúan los riesgos y en este momento no conocemos esa información, porque no está o está restringida al público.

Quisiera conocer de primera mano o que en el cuarto de datos este publicado por lo menos el contrato que acaba de ejecutarse de mantenimiento del canal.

Por otro lado, me sorprende que solo en el componente A el 65% y del componente B el 0% se permite en dólares, dado que esta es una APP basada en dragado, y el dragado está centrado en compañías internacionales, eso quiere decir que aproximadamente el 30% del presupuesto está en dólares, por lo tanto, el riesgo cambiario queda abierto al contratista, y por 15 años es un riesgo bastante alto.

También, el tema del practicaaje representa un riesgo muy alto, puesto que la última ejecución del último contrato que se hizo a través de Findeter, el costo del practicaaje representa el 18% por metro cubico dragado del valor propuesto, el valor contratado, de acuerdo con la estructuración que se dio.

Por otro lado, tampoco se conoce dentro del cuarto de datos, cuáles son las condiciones o términos que la DIMAR exige para calcular los costos de practicaaje y sabemos que siempre se está tratando de modificar esas resoluciones que regulan

el costo de pilotaje, por lo tanto, el riesgo de practicaaje es muy alto y el riesgo está abierto y no se conocen los parámetros para evaluar y proyectar ese costo que está incluido.

También en el contrato que se acaba de terminar ese costo de practicaaje es reembolsable al contratista y esto no ocurre en esta estructuración.

Esas son las observaciones y compartimos las observaciones anteriormente realizadas.

7. JUAN HERRERA. Consultor Independiente

Se podría dar un poco de aclaración en la forma de pago del CAPEX dentro de los términos de referencia, ya que esta forma de pago no es clara cuando se lee.

8. GUSTAVO POSADA. Consultor Independiente

Estamos totalmente de acuerdo con la APP, felicitamos al Gobierno Nacional, conocemos el esfuerzo, los estudios, los cambios que se hicieron para diseñar este nuevo modelo de contratación, tanto en la parte de riesgos como en la reglamentación de la APP, somos conscientes de todo el esfuerzo que se ha hecho.

No nos oponemos a que la APP llegue solamente hasta Barrancabermeja, sabemos que el cierre financiero no les da, somos conscientes de eso, pero hacemos una respetuosa sugerencia por fuera de la APP, a la cual están totalmente de acuerdo las navieras, puertos, concesionarios actuales y sobre todo los dueños de la carga.

El río históricamente tuvo navegación hasta la Dorada, hasta un par de puertos, uno en Cundinamarca y otro en el departamento del Tolima, uno se llamaba la Bodega y otro Caracolí, hasta allá se llevó siempre.

Le pedimos y esperamos, porque es la información que hemos obtenido por el presidente de la República, la señora Ministra, de la señora Vicepresidenta, en el sentido que, si se va a continuar con la adecuación del río de Barrancabermeja a la Dorada y un poco más arriba hasta la desembocadura del río Guarín, arriba de la desembocadura del río Purpurio que es hasta donde es posible.

Pero resulta que inicialmente se hicieron unos estudios tratando de llegar hasta allá, hasta ese punto de la dorada, con 5.000 toneladas, otras personas hablaban de 7.500, en esas condiciones conocemos las pendientes como suben después de Barrancabermeja y muchísimo más, después de Puerto Berrío, conocemos los meandros que hay y las dificultades en los giros radiales de las curvas y sabemos que es imposible llegar con esas cargas, por eso fue que les dio que valía más de

500 millones de dólares la adecuación de ese tramo, lo que obligo a sacarlo de la APP.

Pero lo que las navieras, los puertos y lagunas otras personas dueñas de la carga lo que esperan es lo siguiente, que entre Barrancabermeja y puerto Berrío se adecue el río, sabemos que es por fuera de esta APP, puede ser por obra pública, se adecue el río para que pueda subir con 3.000 – 3.500 toneladas hasta Puerto Berrío, es suficiente; y desde Puerto Berrío a la Dorada con 2.000 o 2.400 toneladas, es más que suficiente.

¿Y por qué se pide que se llegue hasta el nodo puerto salgar la dorada? les voy a recordar que el 40% de la carga de ingreso y salida del país lo genera la ciudad de Bogotá y el altiplano Cundiboyacense, y hay hasta hoy 5 millones de toneladas de carbón térmico que no se va a remplazar por ahora, mientras no logren remplazar el acero, nadie se va a oponer a que siga la explotación carbonífera de esos carbones que se utilizan para la transformación de acero.

El otro carbón hay que irlo abandonando poco a poco, pero este hay que subir por él y están pidiendo los carboneros de Cundinamarca y Boyacá que se los recibamos en la Dorada, entonces si se adecua esa parte del río para 3.000 tonelada hasta Puerto Berrío, y de Puerto Berrío a la Dorada a la desembocadura del río Purnio, que es hasta donde dio la batimetría que hizo Cormagdalena y que identifico 18 puntos por solicitud de todos los Alcaldes, Gobernadores y por buena voluntad del Gobierno Nacional, la Ministra, Director de la ANI, Director de Cormagdalena, de la Vicepresidenta, ordenaron la batimetría y tienen identificados los puntos que hay que mejorar e inclusive, mucho antes que se terminen las obras de los 5 años de la APP, podemos perfectamente pasar por Barranca con 3.000 toneladas y se generaría mucho más rápido arriba.

Les cuento que están esperando los inversionistas portuarios ver la primera draga colocada en la desembocadura del río Purnio para empezar a hacer las inversiones en grúas de contenedores y demás equipos en los puertos de Barranca, río arriba.

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 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-005-2021, siendo las 11: 13 am del miércoles, veintinueve (29) de diciembre de 2021.

Dada en Bogotá D.C. a los 3 días del mes de enero de 2022.

RICARDO PÉREZ LATORRE
Coordinador GIT de Contratación