



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGO DE CONDICIONES Y DE ASIGNACIÓN DE RIESGOS

LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP-002 DE 2013

OBJETO: Celebrar dos (2) contratos de obra con el (los) siguiente (s) objeto (s):

Módulo N° 1:

“REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA (PK 201+502) - CHIRIGUANÁ (PK 722+683); PUERTO BERRÍO (PK 328+100) – CABAÑAS (PK 361+199) Y EN EL RAMAL DE PUERTO CAPULCO, QUE SE UBICA ENTRE LAS ABSCISAS PK 597+394,08 (CAMBIAVÍAS SUR) Y PK 598+253,54 (CAMBIAVÍAS NORTE) QUE FINALIZA EN LA ABSCISA PK601+976,20, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO”.

Módulo N° 2:

“REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: BOGOTÁ (PK 5) – BELENCITO (PK 262); LA CARO (PK 32+628) – ZIPAQUIRÁ (PK 53); Y BOGOTÁ (PK 5) – FACATATIVÁ (PK 35+871), ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS POR EL TIEMPO DE VIGENCIA DE ESTE CONTRATO”

En Bogotá D.C., siendo las 2:15 pm del día 22 de julio de 2013, se instala la audiencia pública de aclaración de pliego de condiciones y de asignación de riesgos en desarrollo del proceso de **LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP-002 DE 2013.**

Se encuentran presentes en el Auditorio de la Agencia Nacional de Infraestructura, lugar previsto para llevar a cabo la audiencia, funcionarios de la Vicepresidencia de Estructuración, de la vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno y de la Vicepresidencia Jurídica encargados de este proceso; de igual manera se encuentran presentes, las personas relacionadas en la planilla de asistencia, documento que forma parte integral de la presente acta.

El Gerente de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura indica a los asistentes el orden en el que se desarrollará la audiencia y señala que teniendo en cuenta el grado de complejidad de las preguntas que se llegaren a formular y de los análisis que deban efectuarse para responderlas, la Agencia Nacional de Infraestructura se reserva expresamente la facultad de emitir la respuesta en la misma audiencia en forma oral o de hacerlo posteriormente por escrito.

En la audiencia se formularon de manera verbal y por escrito las siguientes observaciones:

1. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR CONCIVILES S.A

- a) El plazo de este contrato o contratos será de hasta 34 meses contados a partir de la suscripción del acta de inicio.

Nota: no obstante el término de duración establecido, el contrato podrá darse por terminado anticipadamente en el evento en que dentro del plazo previsto anteriormente, se adjudique y se dé inicio a la ejecución de uno o más contratos de concesión con ocasión de proyectos de asociación publico privada de iniciativa pública o de iniciativa privada sobre los corredores desafectados de la concesión del Atlantico, o cuando se celebren convenios interadministrativos para el desarrollo de proyectos de Asociación Público Privada, que incluyan en todo o en parte cualquiera de los tramos descritos en el objeto del (los) contrato(s) celebrados o por celebrar.

Pregunta: Como se compensará al contratista en caso de que se lleve a cabo la terminación anticipada del contrato?

2. OBSERVACIÓN PRESENTADAS POR CONSTRUCTORA COLPATRIA

- a) A que hace referencia el cuadro de cotización que se relaciona en el numeral 3.1.1?, corresponde al formato de presupuesto o es un documento adicional?

b) Numeral 1.2.3.2 OBLIGACIONES ESPECÍFICAS PARA EL MODULO No. 2 (CORREDOR FERREO BOGOTÁ-BELENCITO)

En el Numeral 1.2.3.2 se presentan diferencias en las abscisas de los puntos críticos con respecto a las indicadas en las el Presupuesto oficial para el Módulo 2, de acuerdo con lo siguiente:

No. crítico	Punto	Numeral 1.2.3.2 de Pliegos	Presupuesto oficial (OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS)
20		PK 120 + 550	PK 120 + 500
28		PK 129 + 450	PK129+400

c) Numeral 1.2.3.3. OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS

Les solicitamos el favor de reevaluar las obligaciones contempladas en el numeral 1.2.3.3, ya que los recursos contemplados para realizar estas actividades son insuficientes (Capítulo XI - PROGRAMAS Y ACTIVIDADES SOCIO-AMBIENTALES: ing. ambiental, sociales y abogados y unos recursos asignados (vehículo)).

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que estas obligaciones deben ser propias del estado.

d) Numeral 1.2.3.3. Defensa jurídica de los corredores férreos.

Les solicitamos el favor de confirmar que la defensa jurídica de los corredores férreos es una obligación de medios y no de resultados por cuanto que los Contratistas de Obra no tienen vocación ni autoridad policiva para adelantar esta obligación, y además no es del curso normal de sus negocios llevar a cabo este tipo de obligaciones.

e) **Numeral 3.1.1 “FORMA DE PRESENTAR LA PROPUESTA ECONÓMICA**

En el numeral 3.1.1 “FORMA DE PRESENTAR LA PROPUESTA ECONÓMICA”, cita “La propuesta económica se presentará en el formato adjunto al Pliego para tal efecto. Los precios se desglosarán como se señala en el formato, de tal forma que las actividades no costeadas en la misma se entienden incluidas en el precio ofertado”.

Les solicitamos el favor de aclarar cuáles son las actividades no costeadas a las que se refieren

Se solicita aclarar a que hace referencia ese término y cuál es su alcance

Igualmente, en este numeral se indica: “El oferente deberá indicar claramente el valor unitario, sin cifras decimales, para cada uno de los ítems de acuerdo con el cuadro de cotización. El proponente de acuerdo a su experiencia e información del sitio del proyecto, podrá ofertar los valores unitarios

que considere para cada ítem a excepción de los rubros NO MODIFICABLES y siempre y cuando no supere el presupuesto oficial”.

Les solicitamos el favor de confirmar si el “cuadro de cotizaciones” hace referencia a la Proforma 8. De no ser así, les solicitamos el favor de indicar a cual corresponde.

f) Numeral 6.1 Causales de Rechazo

Entre las causales de rechazo se encuentra la siguiente:

Cuando respecto de un ítem no se oferte el precio unitario o el valor total del ítem u ofrecer como valor de un precio unitario cero (0) o superar el valor unitario de alguno o algunos de los ítems ofrecidos con respecto al valor establecido para cada ítem en el presupuesto oficial publicado por la entidad."

Esta condición de no superar el valor establecido para cada ítem estaba en el proceso del año 2012 y fue ampliamente criticada por su inconveniencia, toda vez que limita o desfavorece en exceso la capacidad de los proponentes para ejercer sus ventajas competitivas. Dado que la condición fue eliminada en el proyecto de pliegos y vuelve a aparecer en la versión final, les solicitamos el favor de retirarla nuevamente.

g) MATRIZ DE RIESGOS

A continuación presentamos nuestras observaciones a la MATRIZ DE RIESGOS publicadas por la entidad.

RIESGO	DESCRIPCION	OBSERVACIONES
Gestión, operacional, de vigilancia y mantenimiento	Efectos desfavorables ocasionados por Invasión derecho vía férrea, las actividades de vigilancia y protección del corredor están a cargo del CONTRATISTA junto con el debido acompañamiento de las Autoridades competentes.	En la vigilancia debe ser compartido el riesgo, toda vez que en este intervienen autoridades y no están a control del contratista. Aclarar que esta es una obligación de MEDIO y no de RESULTADO
Construcción	Efectos desfavorables por la Terminación anticipada no imputable al contratista	Debe asignarse 100% a la ANI, porque sería el único que podría terminar el contrato de manera anticipada
Político Social	Efectos desfavorables por Invasión derecho vía férrea	Están asignados al contratista aun cuando su gestión solo debe ser de medio pero no puede impedir el acceso de personas a la vía. Aclarar que esta es una obligación de MEDIO y no de RESULTADO
Ambiental	Solicitamos incluir los siguientes riesgos 100% a la ANI: -Mayores plazos y costos por la gestión para la obtención de licencias y/o permisos NO imputables al contratista	

RIESGO	DESCRIPCION	OBSERVACIONES
	-Mayores costos por modificaciones ambientales NO imputables al contratista	
RIESGOS ADICIONALES	Solicitamos incluir los siguientes riesgos: <ul style="list-style-type: none"> ▣ Riesgos por sobrecostos en puntos críticos contratados a precio Global Fijo, debido a deslizamientos no previstos: 100% ANI ▣ Riesgos por demora en ejecución de la obra por deslizamientos: 100% ANI ▣ Riesgo por demoras en coordinación interinstitucional: 100% ANI ▣ Demoras en inicio por falta de Interventoría: 100% ANI 	

Adicional no se ven los riesgos por coordinación interinstitucional ni por demoras en el inicio de la contratación de la interventoría, los cuales deberían estar adjudicados a la Entidad.

- h) Respecto de inscripción en el RUP para las empresas extranjeras sin sucursal en Colombia, en el pliego no se encuentra señalado como se debe establecer, ya que se indica que esto se acreditará de acuerdo a lo establecido en la ley pero la ley a su vez remite a los pliegos de condiciones.
- i) Solicitan que dentro de las causales de rechazo no se encuentre la de sobrepasar alguno de los precios unitarios en los ítems sino que sea en el presupuesto completo porque esto le resta competitividad a varias empresas.
- j) El absisado del pliego de condiciones para el módulo 2 no es el mismo que está en el ítemnizado, este es un error de forma pero se debe aclarar para validar cual es la información correcta, así como entre el pliego de condiciones y el formato de cantidades sobre el presupuesto oficial.

3. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR CEMENTOS ARGOS S.A

- a) Auscultación ultrasónica: definir si se debe hacer ultrasonido a toda la línea y los parámetros para cambiar o no los rieles y si eso se va a hacer en toda la vía o sólo en los puntos que indique la Entidad.
- b) Alineación y nivelación de la vía: En el pliego hay una tabla para diferentes velocidades, pero no es claro en decir cuál es la velocidad mínima esperada para la posterior operación de trenes en los sitios donde la vía sea recuperada. Definir cuál es la mínima velocidad esperada, se sugiere que por lo menos se hable de 40 Km por hora.
- c) indicar si la alineación y nivelación es sólo para puntos críticos o para toda la vía, así como definir la velocidad mínima y máxima para esta alineación y nivelación.
- d) Determinar claramente los criterios para intervenir la base y subbase en los puntos no críticos (espesor, granulometría, etc) se tienen en los puntos críticos conocimiento de que se va a hacer pero en los puntos no críticos donde se va a hacer algún tipo de reparación definir cuales van a ser los criterios para manejar base y subbase

- e) Aclarar el diseño de los puentes para el tema de diseño de locomotora o saber cuáles locomotoras pueden operar en la vía, tenemos entendido que esa vía hablando de belencito – Bogotá tenía un diseño couper E-30, pero la Entidad señala que está diseñado con Couper E-50, entonces se solicita claridad sobre ese tema, pues tenemos una información diferente con base en unos estudios que nosotros hicimos.
- f) En los sectores donde se van a cambiar traviesas, usando traviesas de madera tamaño estándar, si es claro que al usar esas traviesas toca hacer más ancha la vía y si toca hacer un mejor perfil de la base y la sub-base para que las traviesas de madera queden totalmente embebidas y si hay algún criterio para saber si se van a reemplazar traviesas de concreto en algunos sectores donde por su deterioro sea necesario removerlas por traviesas únicamente de madera y en tamaño estándar
- g) Definir el ancho de vía en donde se cambien traviesas a tamaño estándar glo si se reemplazaran las de concreto.

h) Auscultación ultrasónica

Si bien se define cual es el proceso de auscultación ultrasónica y su importancia, no se determina claramente si se debe hacer ultrasonido en toda la longitud de la línea, así como no se indica claramente cuáles son los parámetros para determinar si los resultados del ultrasonido deben requerir el cambio del riel.

Sugerimos preguntar al fabricante del equipo de ultrasonido requerido como factor de calidad (ROBEL) cuales son los criterios de rechazo o aceptación, y dejarlos claro en la especificación.

i) Alineación de la vía

Se incluye una tabla para diferentes velocidades, pero no se informa cual es la velocidad que debe aplicar al tramo. Es decir. Se debería garantizar que el alineamiento en TODA la longitud sea la correspondiente a al menos 40km/h y expresar claramente que en los sitios donde no se cumplan las dimensiones aplicables se deben tomar las correcciones necesarias para lograr su cumplimiento.

j) Nivelación en la vía

De la misma manera, Se incluye una tabla para diferentes velocidades, pero no se informa cual es la velocidad que debe aplicar al tramo. Es decir. Se debería garantizar que la nivelación en TODA la longitud sea la correspondiente al menos 40km/h y expresar claramente que en los sitios donde no se cumplan las dimensiones aplicables se deben tomar las correcciones necesarias para lograr su cumplimiento.

k) Comentarios al apéndice técnico

Criterios para intervenir la Base y sub-base

Sugerimos determinar claramente cuáles son los criterios que indicaran a la interventoría si la base y Sub-base en los hoy no-puntos críticos se debe intervenir y remplazar, es decir espesor, granulometría deseada (por el ejemplo el número de finos por debajo de cierto tamaño en peso), o calidad del material de acuerdo a resultados de pruebas de abrasión o impacto, etc.

CooperE50

Por favor confirmar si las estructuras del ferrocarril Bogotá-Belencito fueron diseñados para Cooper E50, por cuanto nos han informado que este ferrocarril fue diseñado en Cooper E30. Lo cual podría tener efectos adversos en el caso que se pongan en marcha locomotoras con cargas axiales para ESO, cuando la vía realmente no soportaría esas cargas.

Nuestra recomendación, es que todas las estructuras se chequeen para que se garantice que locomotoras Cooper E50 pueden operar de manera segura.

Cambio de traviesas a tamaño Estándar

Por favor aclarar los criterios para el cambio de traviesas a tamaño estándar, ya que en los puntos donde estos cambios de realicen, se requerirá ampliar el ancho de la línea férrea y por lo tanto la estructura de soporte en balastro quedará con un mayor ancho para que las traviesas de tamaño estándar queden embebidas por balastro.

Por ejemplo en tramos donde existan traviesas de concreto, pero la vía haya sido parcialmente destruida, ¿Qué criterio se debe de seguir para decidir si se retiran las traviesas de concreto de trocha yárdica para dejar en ese sector toda la vía en traviesa de madera de tamaño estándar y por tanto ampliar el perfil de la vía o se deja las vía con los dos tipos de traviesas?

4. OBSERVACIÓN PRESENTADA POR DRAGADOS

En el numeral 6.1 causales de rechazo del Pliego de Condiciones se establece como causal cuando el representante legal de la persona jurídica o el representante de la estructura plural no posee matricula profesional como ingeniero civil o de transporte, la pregunta es qué pasa cuando el representante legal es extranjero y no es ingeniero civil, se solicita se modifique este punto.

5. OBSERVACIÓN PRESENTADA POR L Y G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES

- a) Si hoy el administrador FENOCO no opera trenes de carga, y los trenes de pasajeros los opera una cooperativa, cual es la función de Fenoco?
- b) Turistren, que tipo de contrato tiene para operar y con quien contrataron con ANI?

- c) En la medida en que se rehabiliten las vías van a comenzar a operar trenes de carga, con qué frecuencia, con que carga, con que volumen, y en que tramo? Es necesaria esta información para planificar las obras y controles de tráfico.
- d) En caso que comiencen a operar trenes de carga antes que concluya este contrato de 24 meses, quien opera esos trenes? Con que personal? Que material rodante?
- e) Es necesario consultar o que entreguen la planimetría o trazado del proyecto, es decir trazado de las vías.

6. OBSERVACIÓN PRESENTADA POR INGERAL LTDA

Comedidamente solicita que en desarrollo de la Audiencia de Aclaración de Pliegos, se amplié la solución dada por la Entidad a las dificultades de obtener certificaciones en cuanto a la experiencia de Operador Férreo.

Situaciones como la planteada por CIPRECON S.A y RAHS ingeniería S.A, en el correo electrónico del 17 de junio pasado, referente a la certificación de la experiencia del Operador Férreo, no solo se presentan en el desarrollo de contratos de concesión sino también en los procesos de ejecución de contratos de rehabilitación y mantenimiento de vías férreas, en los que los contratistas han incorporado equipo especializado de vía {bateadoras, reguladoras de control, dressinas de control, equipos de riego de matamaieza), así como material rodante (locomotoras, plataformas, góndolas), equipos tripulados con personal de su propia vinculación, debidamente capacitado, acreditado y autorizado para la conducción por vía férrea, y para cuyos desplazamientos , usualmente han dispuesto de personal en el control y en el enclavamiento del tráfico férreo a nivel de puesto de mando, estaciones y pasos a nivel, pero que dicha actividad siendo parte del alcance de los contratos realizados no les es dable una certificación que específicamente refiera el valor que por esos conceptos haya ejecutado.

Consonantes con la respuesta dada por la Entidad a esa observación, consignada en el FORMULARIO 4, Respuestas a observaciones extemporáneas presentadas al proyecto de pliego de condiciones, en el numeral 4, entendemos aceptable igualmente una certificación del interventor o Fiscalizador del contrato sobre el monto ejecutado por los conceptos precitados en el párrafo anterior y que hacen parte integral de la Operación de la Infraestructura ferroviaria, avalada por el revisor fiscal de la compañía, dando fe que dichos ingresos hacen parte de la ejecución contable de la misma.

7. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR TRENES DEL CARIBE – TREN CAR

- a) Por qué las obras civiles tienen AIU y por qué el componente de administración no tiene AIU?, si ese componente vale como diecisiete mil millones de pesos.
- b) Dentro del recorrido que realizamos en los corredores encontramos una serie de equipos que están en muy mal estado, alguno que hay que hacerles reparación, algunos que no va a ser necesario utilizarlos, la pregunta es, que vamos a hacer con esos equipos en el caso de

resultar adjudicatarios?, quien va a pagar el parqueo y donde se van a parquear esos equipos que no se van a utilizar?, a quien corresponde la custodia de los mismos?

8. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR VÍAS Y CONSTRUCCIONES:

- a) Para los dos módulos se indica que el plazo de ejecución es de 24 meses, en el numeral 3.2.3 CRONOGRAMA, dice que el plazo máximo de ejecución de las obras para habilitar los puntos críticos es de 14 meses y allí se indica que los puntos críticos deberán ser atendidos en el sentido Chiriguaná – la Dorada, con el fin de restablecer el paso ferroviario y contar con una salida a los puertos del Atlántico en el menor tiempo posible, dada la situación de la carrilera, la cual tiene puntos críticos a lo largo de todo su recorrido desde la Dorada hasta Chiriguaná, no tiene sentido exigir a los contratistas que ellos tengan que hacer la rehabilitación en el sentido Chiriguaná – la Dorada, ya que esto le va a dar muchas limitaciones al contratista, ya que la vía está rota en muchos sitios y tocará atacar todos esos sitios críticos para poder cumplir con los 14 meses
- b) Durante la visita entre cabañas y la Cantera – Montecristo encontramos que el día anterior a la visita se había colapsado una alcantarilla, valor que no se incluyó en el pliego de condiciones definitivo.

9. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR RAHS INGENIERIA:

- a) Se hizo una observación al proyecto de pliego respecto de las certificaciones mediante un tercero a los concesionarios que hagan operación en vía propia, en las respuestas a observaciones se señaló que se acogía la observación pero esto no se vio reflejado en el pliego de condiciones.
- b) El uso de traviesas de concreto se hizo una observación respecto de la aplicación económica y técnica de traviesas de concreto en vez de traviesas de madera, se respondió diciendo que las APP definirán ese tema, queremos manifestar que no estamos de acuerdo con lo reportado, diciendo que los términos de homologación son de seis meses en cuanto que nosotros podríamos homologar traviesas en mucho menos tiempo y poderlas suministrar.
- c) En la matriz de riesgos se está transfiriendo el riesgo de predios sociales en unos porcentajes que considero que están equivocados, toda vez que en la vía las invasiones se encuentran en el sector la Dorada chiriguaná y hay transfieren el riesgo en el 100%, en cambio en el sector Bogotá – Belencito el riesgo es del 80% y 20%, respectivamente, en este sentido solicitamos aclaración al respecto.

Una vez terminadas las intervenciones de los participantes se informa que las respuestas a las observaciones presentadas se contestaran posteriormente y por escrito.

No siendo más el objeto de la presente diligencia se da por terminada siendo las 2:40 p.m., reiterando a los asistentes que previo al análisis correspondiente, las respuestas a las observaciones presentadas serán publicadas a través de la página del SECOP.

Dada en Bogotá D.C. a los 23 días del mes de julio de 2013.

ORIGINAL FIRMADO

WILMAR DARIO GONZALEZ BURITICA
Gerente de Contratación

Proyectó: MOG – GEDTB /Abogados GIT Contratación Vicepresidencia Jurídica.