

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****REUNIÓN INFORMATIVA****LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021**

En Bogotá D.C., siendo las 08:30 a.m. del veintinueve (29) de septiembre de 2021, se inició la reunión informativa en el marco de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, cuyo objeto consiste en “*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 PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato*”.

El Orden del Día establecido es el siguiente:

Primero. Instalación de la Reunión Informativa.

Segundo. Presentación por parte de la ANI del Proyecto Accesos Norte Fase II.

Tercero. Uso de la palabra a los interesados registrados para la Reunión Informativa conforme al protocolo adjunto al Aviso Informativo 2, con el fin de que se pronuncien en relación con el Proyecto Accesos Norte Fase II y el Proceso de Selección.

Cuarto. Pronunciamiento por parte de la ANI sobre las preguntas y comentarios recibidos en desarrollo de la Reunión Informativa.

Quinto. Cierre de la Reunión Informativa.



DESARROLLO DEL ORDEN DEL DÍA

Primero. Instalación de la Reunión Informativa.

Siendo las 08:32 a.m. del veintinueve (29) de septiembre de 2021, se instala formalmente por parte del Coordinador del Grupo Interno de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, Ricardo Pérez Latorre, la Reunión Informativa en el marco de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021, cuyo objeto consiste en *“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 PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato”*.

En esta Reunión Informativa se encuentra presente la Vicepresidenta de Estructuración, Dra. Diana Cardona Restrepo, así como los Gerentes encargados de la estructuración del proceso (Ing. German Fuertes Chaparro y Dras. Jackeline Torres Angel y Luz Elena Ruiz Castro).

De igual manera, se informa que a través de la plataforma de Microsoft Teams se encuentran todos los equipos de las Vicepresidencias de Estructuración y Jurídica a cargo del proyecto.

Segundo. Presentación por parte de la ANI del Proyecto.

El Ing. Germán Fuertes Chaparro, Gerente Carretero de la Vicepresidencia de Estructuración, procede a la presentación del Proyecto desde el punto de vista técnico y, seguidamente, la Dra. Jackeline Torres Angel, Gerente Financiera de la Dependencia en cuestión, la adelanta desde el aspecto financiero.

La presentación realizada en la Reunión Informativa se adjunta a la presente Acta.

Tercero. Uso de la palabra a los interesados registrados para la Reunión Informativa conforme al protocolo adjunto al Aviso Informativo 2, con el fin de que se pronuncien.

El coordinador del GIT de Contratación le da el uso de la palabra a quienes lo soliciten haciendo uso de levantar la mano en la plataforma Microsoft Teams, en el orden en que se vaya solicitando, así:

1. MIGUEL IGNACIO CASTRO MUÑOZ - ZULETA ABOGADOS

Buenos días a todos, muchas gracias por la explicación, muy clara.



Tengo varias preguntas:

- a. La primera es que entendemos de la explicación que se hizo hace un momento sobre el riesgo de recaudo y sobre el tema de recaudo, pero tengo un par de dudas adicionales y es: en caso de que por ejemplo existan restricciones a la movilidad o por ejemplo afectaciones de estilo de protestas o por ejemplo incumplimientos del recaudador que en este caso sería el actual Concesionario de Accesos Norte 1, ¿cómo se procede al conteo del tráfico por parte de Accesos Norte 2, que al final vería afectado su recaudo por estos eventos? Me surge la duda es porque si el concesionario de Accesos Norte 2 no tiene el control del recaudo y no tiene tampoco mecanismos para verificar el mismo, ¿cómo se puede llegar a proceder a los cálculos derivados de un menor recaudo derivado de aspectos que él no controla, que controla el recaudador?
- b. La otra duda que me genera es ¿qué ocurre en caso de terminación del contrato Acceso Norte 1?; sobre todo porque sí finaliza dicho contrato y ya el recaudo no lo hace dicho recaudador, ¿la transición cómo sería? y segundo, ¿cómo garantizar que dichos recursos que se encuentran en subcuenta de la ANI no tengan que cumplir todo el ciclo, pero todo el ciclo presupuestal para volver a Accesos Norte 2? Todo esto está relacionado con riesgos recaudo y por eso enmarqué dentro del mismo tema.
- c. En el Contrato en la parte especial, aunque sí existe una reglamentación acerca de qué ocurriría o cómo procedería o cómo se haría esa transferencia de recursos desde una subcuenta de Accesos Norte 1 a una Subcuenta de Accesos Norte 2, la duda que se genera es que la obligación que pareciera tener la ANI no es una obligación que pareciera ser tan contundente. Cuando uno lee la redacción que esta propuesta dice hará todas las gestiones para que el recaudo se transfiera, pero no existe una obligación sobre cómo efectuará la transferencia de los recursos y garantizará que los recursos correspondientes a Accesos Norte 2 fluyan en los valores y en los porcentajes acordados, pues una cosa es efectuar gestiones y otra cosa es garantizar que el porcentaje efectivo que le corresponde a Accesos Norte 2 en efecto fluya de un contrato a otro y es la obligación más estricta, más clara. Es absolutamente necesario, incluso para efectos de financiación del proyecto dado que es la fuente principal del ingreso.
- d. Otra que también está relacionada con el riesgo de recaudo es: preocupa un poco que el fondeo de la subcuenta de contingencias se haga precisamente con recursos de un fondeo de unos peajes que ni siquiera controla el concesionario; es decir, el riesgo derivado o el pago de ese riesgo de tráfico que podría llegar a asumir el Estado, se hace con cargo a unos recursos que recauda un tercero que es el concesionario de Accesos Norte 1, pero también no se hacen con cargo al presupuesto general de la Nación, como entendemos nosotros debería ocurrir en virtud de la aplicación de la Ley 448 para efectos del fondeo de la Subcuenta de Contingencias.
- e. Por último, un aspecto que consideramos final e importante y lo hemos manifestado en otros procesos y es que no entendemos muy bien la lógica detrás de asignar o de regular de manera distinta los riesgos que puedan derivarse de aquellas obras que se ejecutarían conforme al factor de calidad a aquellas otras intervenciones que son propias

del contrato. No entendemos esa distinción en el tratamiento de riesgos frente a esas dos circunstancias que consideramos son iguales y harán parte del objeto contractual.

En el contrato existe un tratamiento de riesgos, por ejemplo, en cuanto a extensiones con temas prediales, etc., sobre las obras que se ofertan a título del factor de calidad, que tiene un tratamiento de riesgos sobre todo en el tema de lo que podría ser la participación pública en esos riesgos distinta a las intervenciones que están pactadas en el contrato, si son obras que seguramente todos los oferentes van a proponer, van a licitar para que finalmente le sea adjudicado el contrato. No entendemos la diferencia en el tratamiento de riesgos de estas particulares frente a las demás intervenciones pactadas en el contrato, esa es la pregunta.

2. LENIN FLORES - STRABAG S.A.S

Buenos días, muchas gracias por la presentación, fue bastante clara.

Tengo una serie de consultas para ustedes precisamente que van derivadas de todos los escenarios posibles y que están dependiendo de situaciones que van más allá del alcance del Concesionario.

- a. Nosotros hemos identificado alrededor de 5 escenarios, de los cuales 4 pueden tener una importancia relevante para que puedan ser analizados en nuestros análisis financieros, para determinar digamos la factibilidad de este proyecto. Hemos recibido la adenda del Apéndice técnico 1, quisiera enmarcar los escenarios que nosotros vemos, no sabemos si hay algún escenario más que contempla la ANI y que nos pueda proporcionar:

Uno es tener el proyecto completo.

El segundo, ya el primer incremento, se hace importante porque reduce drásticamente el alcance del trabajo que se pueda tener sobre la Autopista Norte como de espacio público como en los carriles de Transmilenio. No está muy clara la obligación sobre la reserva de Transmilenio y por otro lado no está muy clara la obligación en cuanto a mantener los anchos de la sección típica original, que es muy importante definirlo, porque eso incide en la UF 5 en los anchos del puente sobre la 201, incluye los anchos de puente sobre los accesos sobre las paradas de Transmilenio, etc.; es decir, tiene implicaciones que van más allá de solamente reducir la sección, ya que no se indica si también el reducir esa sección de esos carriles de Transmilenio va a reducir el completo alcance del proyecto.

Un tercer escenario estaba ya determinando previamente, debido a un segundo incremento, la posibilidad de hacer un incremento y que la carrera 7 solamente será rehabilitada en el carril existente y olvidarnos de la segunda calzada en su lugar.

Un cuarto escenario es el que dependía totalmente de la entrega de predios también para la Carrera 7, pero muy representativo que será en el alcance que se tenga en la

UF5. Lo importante para todos es que no hay un mecanismo establecido claramente, digamos, las reglas del juego de cómo se hará la negociación que sí se indica entre los documentos contractuales, para primero negociar entre Concesionario /ANI el alcance y el monto de los trabajos. No hay un parámetro para poder valorar de antemano y saber las posiciones que tienen las partes en el contrato. Por otro lado, se habla una terminación que ninguna persona, ningún concesionario, ninguno de los participantes quisiera hablar de terminación en caso de que se inicie un nuevo proceso; entonces, la petición en este aspecto es que se debería crear un mecanismo que esté previamente establecido que sea muy claro en cuanto a la valoración de las obras, que es lo que pretende la institución para evitar pérdida de tiempo en que no se puedan realizar esas obras, eso es como primera consulta.

- b. La segunda consulta viene relacionada con el mismo presupuesto que ha tenido la ANI y que ha manejado desde el inicio del proyecto y que hasta la fecha no ha cambiado; sin embargo, los alcances han ido variando conforme el proceso ha ido avanzando, me refiero particularmente a todo lo que se ha dado en la zona de los humedales, en la cual se estableció una nueva cota de inundación, nueva propuesta particularmente importante por unas condiciones que se están dando; o sea, es una zona que concentra un valor muy alto en el presupuesto para poder garantizar el paso y luego garantizar los indicadores durante el tiempo de operación y construcción. Para esto también resalta el hecho que la totalidad de los 18 meses de preconstrucción, se entiende que es un tiempo que pudiera parecer suficiente para obtener todas las licencias y nos parece digamos adecuado. El plazo de construcción se ha extendido a 5 años y medio precisamente por dar una oportunidad a la institución de poder resolver digamos varias etapas o pulsar varias etapas, entre ellas los predios, las cuestiones ambientales que pudieran estar a su cargo; sin embargo, reiteradamente hemos solicitado la revisión de los plazos de construcción particularmente en algunas unidades funcionales, voy a especificar específicamente UF1 que es de 18 meses cuando aparentemente ese tiempo no da y nuestros resultados en nuestras intervenciones, de acuerdo a nuestros asesores técnicos se necesita un período mayor para la construcción, precisamente porque tiene que ver una pre consolidación del material que fue derivada del cambio en la rasante en esta zona, entonces pedimos que si bien es cierto el proyecto tiene un plazo de 5 años y medio ya en la construcción, no entendemos por qué restringir tan fuerte las unidades funcionales y tenemos un plazo completo mucho mayor.
- c. Tenemos también la consulta sobre el Transmilenio. Durante la presentación, en algún momento se dijo que la reversión hacia el IDU iba a ser de 2 años; sin embargo, en los documentos contractuales aparece que sea un año después de la finalización de cada una de las unidades funcionales. Puede ser importante que dentro de la estructuración estén colocadas estaciones de Transmilenio precisamente donde están los humedales, cuestión que al parecer tiene una razón, una salida en vista que hay un plan de manejo de los Lagos de Torca, un plan de manejo de los humedales. El tema de Transmilenio está ahí y se debería concentrar población que no debería de estar desarrollada dentro de los Lagos de Torca, lo que está provocando particularmente sobre los puentes y sobre los pasos un incremento en las secciones que se podría revisar simplemente colocando o indicando que estas unidades o que estas paradas de paradas de Transmilenio sean colocadas en otro lugar.

- d. Otra situación importante para nosotros es que ANI nos defina en la subcuenta de redes: las subcuentas de redes sirven para la movilización y también para la protección de las redes existentes. Es para todos los participantes conocido que la Red de Tibitoc es terriblemente importante para la ciudad de Bogotá, todos conocemos también que son terrenos blandos, terrenos en medio de los cuales tenemos que hacer intervenciones importantes; el proteger esta Red requerirá una ingeniería importante para hacerlo, por tanto queremos que nos defina la ANI si esta protección de la tubería directa y los trabajos que vayan relacionados con Tibitoc durante el transcurso del proyecto o de las unidades funcionales involucrados, va a ser cubierto por la subcuenta de redes y se previó en la subcuenta de redes esta cantidad, es para nosotros importante eso.
- e. Luego queremos advertir porqué dentro de los documentos de la ANI no aparece claro que en la estructuración se indique que la carrera 7 actual ya está dentro del área protegida la Reserva Van Der Hammen, sino se habla de una futura ampliación sobre la Reserva, eso es lo que hemos entendido de los documentos contractuales; sin embargo, queremos advertir a ANI que ya el proyecto está dentro de la Reserva, entonces si ya sabemos que hay grupos importantes que están encaminados a proteger a esa Reserva, por qué no indicar y por qué no alimentar desde el inicio una sección típica mínima para hacerlo; o sea, por qué no proponer la sección típica que requiere para este tipo de vía de parte de la ANI y que esa sea la solución.
- f. Dentro de los documentos de la licitación también se indican varias fuentes de material. Queremos advertir a la ANI que las fuentes de material que estaban dentro de la base de datos prácticamente no existen y los acarreos son ostensiblemente más largos de lo que suponen porque no hay material de calidad en la zona
- g. La otra cuestión importante es definir si la ANI puede considerar la ampliación del tiempo pensando que vamos a recibir respuestas y seguramente todos los oferentes hemos enviado algunas que son importantes valorar y requieren de un análisis y después por supuesto hacer nuestro análisis.
- h. Una última consulta que va a una homologación o una estructuración o una conversaciones con las varias entidades que están involucrados en la zona, particularmente con el IDU y me gustaría que la ANI fuera bastante clara en poder determinar si las vigas de los puentes tienen que realizarse de forma de cajón como lo está pidiendo el IDU o si por lo contrario podemos utilizar el Manual de Puentes y las construcciones normales para los puentes que están en el paso de los humedales y en general los puentes que están dentro del alcance del contrato.

3. RAFAEL NIÑO - BANCO SANTANDER

- a. Se considere el plazo para extender la licitación en mínimo dos meses, dado que según la última adenda se modificó la fecha límite para dar respuesta por parte de la ANI, pero los plazos de cierre de la licitación se mantuvieron y adicional a ello hemos enviado una serie de preguntas que aún no han sido resultas y de estas dependerá el análisis y la presentación de la oferta.



- b. Si fuera posible se facilite el análisis de cifras tanto de CAPEX como de OPEX y toda la documentación necesaria que se utilizó para la estructuración del proyecto. Esto en beneficio del tiempo y poder hacer una oferta competitiva, dado que según el alcance técnico y teniendo en cuenta el valor del contrato y del PIB para el mismo y, sumados algunos riesgos que identificamos, estamos viendo las cifras un poco estrechas.

En este punto interviene el Dr. Ricardo Pérez y manifiesta que las observaciones que han sido presentadas por los interesados en participar en este proceso de selección no serán respondidas en la presente Reunión Informativa, sino posteriormente a través de la matriz correspondiente que será publicada en Secop I y en la página web de ANI.

4. JAVIER ERNESTO HERNANDEZ - COPASA COLOMBIA

Tengo un par de solicitudes:

- a. Tiene que ver con la subcuenta de redes: al basarnos en los términos de referencia, en los pliegos, los anexos, los contratos parte general y especial, existe una información preliminar de las redes húmedas: 5000 metros lineales, secas, gas y telecomunicaciones 60,000. Queremos solicitarle a la Entidad el soporte o cómo realizaron el costeo de estas redes, del traslado de las redes, modificación, protección de las redes en subcuenta. Esto debido a que en la subcuenta hay \$62.000 millones y como ustedes saben este ítem puede impactar el equilibrio financiero económico del concesionario. Nosotros al hacer una revisión, una identificación y verificación del costeo y sus correspondientes franjas, hemos visto y hemos notado que el valor de las subcuentas está muy subvalorado, por lo que se solicita la revisión y ajuste de esta subcuenta de redes.
- b. Estamos de acuerdo con lo que han expuesto en la revisión del plazo, en especial de la UF1; eso obviamente tiene que ver con los humedales, los puentes y no puede ser en 18 meses, mientras que la UF2 y la UF4 tienen unos plazos más largos y las unidades funcionales un poco más complicadas son la UF1 y la UF3, por lo que estamos atravesando los humedales en ambos costados.

5. BORIS RAMIREZ - ÁGORA BANCA DE INVERSION

Traemos 2 inquietudes puntuales:

- a. Teniendo en cuenta que el 14 de septiembre de 2021 fue suscrita y sancionada la Ley de Inversión Social - Ley 2155 y en el marco del numeral 3.16 de la minuta del contrato parte especial en donde se define cambio tributario y su alcance le solicitamos muy amablemente a la entidad aclarar lo siguiente:
- Lo primero, que teniendo en cuenta que la matriz de riesgos del presente contrato en el riesgo número 33, correspondiente al área regulatoria, lo tipifica como efectos de cambio en la normatividad, queremos preguntar si esto tendría como base la medición

de la variación respecto a esta nueva Ley de Inversión Social o la normatividad tributaria anterior.

- Lo segundo es que considerando que el documento CONPES que respalda la presente contratación fue expedido antes de la fecha de la expedición de la Ley de Inversión Social, si los oferentes para el estudio tributario en su modelo financiero deberían considerar la ley anterior o esta ley nueva.
- Lo otro es que la estructuración se hizo con base en la Ley 1819, la regulación anterior, y por lo tanto los valores o los resultados que vamos a estar viendo en el modelo financiero van a diferir a los que ustedes tuvieron en cuenta dentro de la estructuración, eso como consideración general de los 2 primeros puntos.

b. La segunda pregunta va en relación con la Adenda 2. En la sección 1.3.10, en la definición de Banco aceptable, queremos confirmar simplemente respecto a ese cambio que hicieron que estemos de acuerdo: 1) uno con que en la primera en el romanito i) de la sección 1.3.10 se está haciendo referencia a la calificación de riesgo, cuando dicen equivalente a triple B menos o grado de inversión, que eso es una calificación con referencia a escala nacional o local colombiano y 2) en el segundo romanito ii), cuando están hablando también de un riesgo de crédito del plazo a largo plazo equivalente a triple B menos o grado de inversión con escala Estándar & Poor's, es equivalente o se refiere a escala internacional, simplemente que haya esa claridad en las 2 escalas, que una sea local y la otra internacional, muchísimas gracias.

6. ADRIANA ESPINOSA – GARRIGUES ABOGADOS

Buenos días a todos, muchísimas gracias por el espacio y por la presentación que nos compartieron en la mañana de hoy.

Tengo algunas preguntas, tal vez se van a cruzar con las formuladas por otros interesados en el proceso, pero por la relevancia que tienen para nosotros en el estudio del tema sí preferimos reiterar.

a. Lo primero tiene que ver con el protocolo. Según lo que entendemos el tema del protocolo se decidió ya excluir porque con la publicación de los documentos definitivos ya no iba a existir como tal un modelo o un anexo; sí se había anunciado que se iban a determinar algunas reglas de juego, pero por lo que vemos en la exposición de hoy, la ANI considera que con la regulación que se tiene hoy en el contrato de Accesos Norte 1 el tema está suficientemente cubierto. Sobre este tema queremos hacer una solicitud muy respetuosa y obviamente anticipándonos a lo que puede ser la ejecución contractual y más, reitero, teniendo en cuenta que este proyecto es un proyecto particular en el sentido que me sirvo de un recaudo de peaje que no controlo, si bien para nosotros y en eso coincidimos perfectamente con la ANI que queda clarísima la obligación de hacer una transferencia de un porcentaje del monto que se recaude, en el contrato de Accesos 1 es eso lo que hay, pero, por ejemplo, no se le impone ningún tipo de obligación al concesionario para que le brinde información al concesionario de Accesos 2.

¿Por qué para nosotros es muy importante? Porque si uno revisa la minuta del contrato de Accesos 2, si bien yo participo de un porcentaje y es un porcentaje de una gran torta, si la torta es muy chiquita por causas que no son imputables al concesionario de Accesos 2, este tiene que revisar qué es lo que está sucediendo para poder estabilizar su recaudo y para el efecto necesitar información sobre el tráfico, información sobre eventos eximentes de responsabilidad, información sobre cualquier circunstancia particular que pueda implicar que ese porcentaje que se le trasladó sea inferior al que se estaba esperando recibir y no hablo porque Accesos 1 haya transferido menos de porcentaje, sino que lo que se haya recaudado sea menor y en esa medida la luz que se recibe es menor, por eso para nosotros teniendo en cuenta en esa coexistencia necesaria de los 2 proyectos es muy importante que existan unas reglas de juego y unas reglas de juego que hagan que la ejecución contractual sea totalmente pacífica, que sea coordinada y por eso para nosotros era bien interesante el protocolo que se establecía donde la ANI asumía de manera expresa una labor de coordinación entre los 2 contratos, pero nos parece un poco engorroso que cada vez que Accesos 2 necesita información tenga que acudir a la ANI para que la ANI se la pida a Accesos 1 para que Accesos 1 se la entregue a la ANI y la ANI se la entregue Accesos 2, cuando en esta clase de cosas la inmediatez en el manejo de la información y la reacción oportuna para poner de presente los temas resulta fundamental.

Por eso, nuevamente lo digo, estando de acuerdo con que Accesos 1 tiene claramente establecida la obligación de hacer la transferencia de un porcentaje del recaudo, sí consideramos muy importante que se piense nuevamente la posibilidad de generar algún acuerdo de coordinación, donde si bien no exista una obligación de Accesos 1 en materia de recaudo con Accesos 2 porque pues es clarísimo que aquí nuestro contratante va a ser la ANI, sí haya un protocolo de cómo se va a manejar cierta información, de cómo se puede pedir cierta información, y que haya esos vasos comunicantes porque hoy honestamente no vemos esa obligación tan clara en el contrato de Accesos 1.

- b. Adicionalmente también nosotros queríamos poner sobre la mesa que nosotros no podemos controlar lo que ocurre en el contrato de Accesos 1 y si bien es absolutamente claro que el más interesado en que haya un recaudo importante es Accesos 1 porque ellos son producto de una IP sin recursos públicos, nosotros no sabemos qué puede llegar a estar sucediendo en ese contrato. Por ejemplo, ¿qué ocurriría si el recaudo en Accesos 1 se ve afectado de manera dramática por un incumplimiento del concesionario? Eso implicaría que a Accesos 2 le transfiriera menos, pero no hay ningún tipo de compensación, no obstante haberse generado la variación en lo que se traslada en un incumplimiento del concesionario del Concesionario de Accesos 1.

En esa medida, para nosotros y creo que lo hemos venido reiterando desde el principio, todavía no nos encaja del todo el relacionamiento de los 2 concesionarios y por eso nos parece fundamental que la ANI, como coordinador del proyecto, piense entre otros en que antes de que se venza el plazo para que la ANI pueda publicar Adendas se cuente con un modelo donde haya un ABC de compromiso en el manejo de información, número uno; número 2, eventualmente se le valide al concesionario de Accesos 2, por ejemplo, de realizar conteos para poder ellos también tener sus validaciones personales de cómo se está manejando el tráfico.

Adicionalmente, otro punto que para nosotros es muy importante es que la ANI tome una decisión sobre algún tipo de mecanismo para compensar a Accesos 2 cuando el recaudo se vea afectado por incumplimiento de Accesos 1, porque ese es un riesgo que el concesionario de Accesos 2 no tendría por qué soportar. Ese es el primer punto que para nosotros es supremamente importante y por eso nuevamente reiteramos la solicitud que hemos venido elevando desde el principio y antes de terminar y es que, si ustedes consideran que este protocolo puede generar algún tipo de utilidad, la idea es que se ponga algún plazo para la firma, como que sea antes de la firma del acta de inicio o algo así, pues porque si no hay un lineamiento claro de cuándo debe firmarse, el esfuerzo tiende a perderse.

- c. El otro es que la ANI evidencia aquí la existencia de un riesgo del impacto que puede implicar no poder generar el primer aumento de la tarifa de peaje en ese segundo intento, y si bien antes se establecía la terminación anticipada del vínculo contractual, hoy se está ofreciendo un escenario de negociación y eso de alguna manera lo consideramos positivo, pero por qué digo de alguna manera y es que respetuosamente consideramos que tal vez no está del todo regulado el procedimiento y no queda claro cuánto tiempo se pueden tardar las partes renegociando el alcance más allá de saber que uno tiene que privilegiar el mejoramiento de los carriles mixtos de la Autopista Norte, pero sí sería muy útil que tal vez la ANI pensara cómo lo hace para el segundo aumento en un alcance predeterminado desde hoy que pueda ser objeto de evaluación y que acerque un poco más a las partes, pues aquí hay muchas variables que están en juego.

¿Cuál es la preocupación real que veo? Estar acercándose a unos prestamistas para buscar un cierre financiero y la verdad veo bien difícil poder materializar un cierre financiero con un proyecto que se puede terminar al día siguiente. En esa medida, nos aunamos a otras solicitudes que ya se han presentado en la mañana de hoy y es que se mire alguna otra alternativa que no conlleve la terminación anticipada del proyecto, entre otras cosas, para poder facilitar el cierre financiero del mismo y si la Entidad considera que es absolutamente imposible considerar algún tipo de garantía o algo adicional, por lo menos establezca de una forma muy clara los lineamientos de ese proceso de negociación e incluso un plazo dentro del cual se debe concretar la negociación, porque sin esa determinación pudiese llegar a que las partes duren negociando varios meses y eso partiendo de la base que, mientras, el concesionario en principio, que es lo que entendemos, no podría parar de cumplir con las obligaciones que tiene asignadas y sería muy gravoso que siga allí sin que tenga la expectativa cierta de que el contrato va a seguir un curso y que le permita tener una expectativa a largo plazo de recuperar inversiones.

- d. Otro de los puntos es que también queríamos solicitar una aclaración o una regulación adicional que tiene que ver con la entrega de los carriles a Transmilenio. Si bien hay un Convenio del cual voy a leer el numeral para no cometer una imprecisión sobre lo que se acordó, es un convenio suscrito entre el IDU-Alcaldía-ANI, y en este convenio se dice que se deben establecer en el contrato de concesión las previsiones correspondientes a la entrega por parte de la ANI a Bogotá Distrito Capital de la infraestructura para Transmilenio o cualquier otro proyecto vial de transporte masivo, la cual será entregada una vez la misma se encuentre terminada y desafecte del contrato de concesión y

nuestro contrato de concesión de accesos 2 establece que, en efecto, al cabo de 12 meses de operar esos carriles yo los tengo que entregar al distrito, ahí cuál es la única inquietud que nos surge y es obviamente anticipándonos a algo que puede o no ocurrir, pero si a uno se le ocurre es mejor regularlo, y es las condiciones de entrega: porque si a mí me dicen que si yo cumplo con las especificaciones particulares que están establecidas en el contrato de concesión el proceso de entrega será un proceso que no tomará más de un mes o algo similar, se organiza, se tiene establecido un protocolo y si yo tengo que entregar un acta, una memoria técnica o no memoria técnica pero algo que sea un poquito más comprensivo.

El temor que nos surge es que al cabo de 12 meses puede surgir la controversia de que IDU no reciba porque no le parezca que se esté comportando bien la infraestructura o hubiera preferido tal o las normas, o no se acomodan a como Distrito estaba pensando, luego para nosotros es absolutamente importante que haya esa claridad y vuelvo y digo es como para anticiparse a cualquier problemática que se pueda llegar a suscitar en la entrega de esos tramos y que si hay desde hoy algo de claridad más allá de lo que establece este convenio, que traslada toda la carga del contrato de concesión, sí sería muy útil mirar la posibilidad de hablar con el Distrito e incluso mirar la posibilidad desde ya de establecer un protocolo de entrega porque somos conscientes que si nosotros decimos todo lo que queramos decir en nuestro contrato de concesión pues no necesariamente vamos a obligar a la contraparte para que nos reciba o pues al IDU o a Transmilenio a quien decida el Distrito que no reciba los tramos.

- e. Finalmente y aquí también me uno a un par de solicitudes que se han hecho en este proceso, que no es igual a todos los procesos que venimos viendo y es un proceso que es muy bonito, pero que tiene unas particularidades bien especiales no sólo en materia predial, ambiental, de tarifa, sino en el mismo manejo del recaudo y la sensación que tenemos es que tal vez el plazo se está quedando un poco corto frente a muchas inquietudes que seguimos teniendo y más considerando que, sin perjuicio de agradecer este espacio tan útil para poder compartir con ustedes nuestras impresiones, el plazo para presentar preguntas ya se venció, ustedes ahora van a volver con las respuestas y eso generalmente va a producir inquietudes nuevas, entonces la solicitud que hacemos es que teniendo en cuenta que todavía hay un plazo legal para para ampliar, que se considere la ampliación por el plazo total considerando la apertura de un proceso nuevo de ronda de preguntas y respuestas, para que la ANI pueda garantizar la pluralidad de ofertas y que todos estos esfuerzos de verdad se vean materializados con ofertas competitivas.

7. JUAN MANUEL GARCÉS - CONECTAR VALORES

La pregunta que nos atiende acá está relacionada con la sección 4.6 (e) de la parte especial del Contrato, específicamente en lo que tiene que ver con el primer aumento de tarifa y las consecuencias de no hacer el aumento entre principios del año 2023 y el 2024. Lo que se está planteando por parte de la ANI es que, si no es posible hacer ese primer incremento de la tarifa, entonces se debe hacer una reorganización del contrato, sobre la cual no tenemos en este momento ningún entendimiento, ni acerca de cuáles serían los plazos para



poder llegar a una negociación exitosa, digamos que una reorganización del contrato de este tipo, sabiendo que no se pudo hacer el primer aumento de tarifa muy seguramente podría llevar unos tiempos al interior de la ANI y mientras se negocia con cada una de las áreas involucradas se podría salir del control del gerente del contrato a nivel de la ANI y de la concesionaria cuando en su momento está haciendo la negociación de ese nuevo alcance contractual que es lo que se plantea como la solución inmediata.

No tener claridad sobre ese alcance o no tener claridad sobre los tiempos reviste una situación material para el contrato en la medida en que ya en ese momento se debe tener prácticamente el cierre financiero hecho y, de no haberse llegado a hacer el incremento en enero del 2023 y de hacerlo en enero del 2023 no tener claro qué pasaría desde antes cuando se firma el contrato pues pueden llevar a unos retrasos en la financiación en los plazos que se están contemplando dentro del contrato hoy en día para poder hacer el cierre financiero de forma importante, entonces nosotros lo que le solicitamos a la ANI acá es que:

1. Defina un alcance contractual específico al que se debería tener el hecho de que no se pueda hacer el aumento de tarifa en el año 2023, y si no es posible hacer ese aumento específico entonces se definan los plazos de negociación muy claros en los que, si después de surgir ese plazo nosotros proponemos que sea de 90 días y si después de surtido ese plazo no se puede hacer dicho incremento, definitivamente habría una terminación del contrato. Nosotros vemos muy difícil la financiación bajo este segundo escenario y bajo el primero pues definitivamente podríamos ver cuál sería la propuesta que ANI pondría sobre la mesa para que la podamos discutir con miras a poder hacer un cierre financiero del proyecto. Lo que típicamente pasa en Colombia y creo que la ANI lo sabe muy bien, es que hasta no tener clara la tarifa de un proyecto hacer el cierre financiero de ese proyecto es prácticamente imposible, a no ser que el cierre se haga sin considerar ese aumento de la tarifa y en este caso no tendríamos un alcance contractual definido para poder hacer dicho aumento, entonces ponemos esto a consideración de ustedes para que hagan el análisis más aterrizado en lo que es la problemática de la financiación.

Nosotros planteamos como alternativa subsidiaria el hecho de que haya una terminación del contrato después de 90 días de que no se tenga negociación, pero habría que reconsiderar también entonces los términos de la financiación del contrato, pues revestiría una materialidad importante para los bancos el hecho de que el proyecto se pueda terminar si no se hace dicho aumento de tarifa.

2. Nos unimos igualmente, como lo han mencionado casi todos los que han intervenido, a que definitivamente necesitamos por el lado de la ANI una extensión del plazo para la presentación de las ofertas y básicamente esto debido a que nosotros, además de esta pregunta que tiene que ver más con el cierre financiero del proyecto, tenemos otras preguntas también en nuestro equipo de la parte técnica, de la parte legal que ya serán expuestas por las otras personas que intervengan y no vemos cómo podríamos llegar a los tiempos que están establecidos hoy en día en el cronograma ANI, entonces solicitamos también un aumento de los plazos contractuales mínimo de 2 meses como ya algunos lo han mencionado.

3. Por otro lado, solicitamos a la ANI definir un plazo menor a los 540 días contemplado en la actualidad para el pago por terminación que pueda causarse por la aplicación de la cláusula 4.6.(c) de la parte especial que era la que estábamos planteando en la medida en que ese pago va a ir dirigido también a que se le paguen las obligaciones que en ese momento tenga la concesionaria y tenga también el Giro Equity que hayan colocado los accionistas, entonces solicitamos que dicho plazo se baje 540 días a 365 días siguientes a la firma del acta de liquidación del contrato.

En este punto de la Reunión Informativa, siendo las 10:00 am, el Dr. Ricardo Pérez informa a los asistentes a la misma que se efectuará un receso en su desarrollo por espacio de quince (15) minutos.

Siendo las 10:15 am se reanuda la presente diligencia y el Coordinador del GIT de Contratación otorga la palabra al siguiente participante:

8. MANUEL FRANCISCO CABRALES - OHLA COLOMBIA

- a. Mi observación está enfocada a un tema que han tocado previamente y está relacionada con el plazo de ejecución tan reducido de la UF1. Consideramos que el plazo contractual de 18 meses es insuficiente para poder completar esta unidad; nosotros ya hemos avanzado considerablemente en lo que es el análisis técnico-constructivo del proyecto y, sumado al propio proceso constructivo, diseño y demás, encontramos algunas complejidades adicionales que complican el cumplimiento contractual de los plazos para esta unidad funcional:
 1. La primera de estas complejidades es el tema de los trámites ante las empresas prestadoras de servicios públicos para el inicio de la fase construcción en relación con la viabilidad del traslado y ubicación del alto número de redes en esta unidad funcional. Resaltamos principalmente lo que es la interacción con la EAAB, así mismo con la empresa de suministro de energía y para tramitar el plan de manejo de tráfico con la Secretaría de movilidad. Resaltábamos el tema de la EAAB, por el tema de que tenemos la tubería existente atravesando la mitad de la Autopista Norte, lo cual genera una serie de complejidades desde el punto de vista técnico, de diseño y del mismo proceso constructivo y la aprobación con Esta entidad, máxime si los que han ejecutado obras en Bogotá con el Distrito, sabemos lo complicado lo que es.
 2. Adicionalmente en esta misma unidad funcional y veo que en las demás unidades funcionales de la Autopista Norte, tienen todo el tema de los humedales y lo que requiere para el tema de trámite ante las autoridades ambientales, por lo que, tomando en cuenta todas esas complejidades expuestas, no vemos posible contar con los diseños aprobados Fase 3 junto a la posibilidad de los permisos ambientales y la aprobación de interferencia de redes antes del mes 30 para la UF1, con lo cual la fase de construcción se limitaría a un plazo muy reducido y de imposible cumplimiento. Por lo tanto, respetuosamente solicitamos a la Entidad ampliar a 30 meses el plazo máximo de ejecución de esta unidad funcional, considerando que técnicamente no es viable finalizar las obras en los plazos actualmente contemplados

y que adicionalmente retrasos con respecto a las fechas máximas establecidas en el contrato de concesión generan dificultades entre el concesionario y los financiadores para determinar la fecha máxima en la cual se esperaría que se active la retribución correspondiente a la UF1. Básicamente, vemos muy difícil cumplir en el plazo establecido de 18 meses en la UF1, el cual vemos que no está acorde con las otras unidades funcionales de la Autopista Norte que tienen complejidad similar y ponemos a consideración de la ANI este tema que ya lo hemos evidenciado en la medida que avanzamos nuestro estudio técnico y constructivo.

- b. Por último, reiterar lo que se ha dicho en la reunión, en la necesidad de un plazo adicional para para poder entregar las ofertas.

9. BATMAN CAMARGO - CONCEJAL MUNICIPIO DE CHIA (CUNDINAMARCA)

Aprovecho el espacio para exponer un análisis delicadísimo de lo que está ocurriendo con esta revisión en el aspecto financiero y se me hace importante que además los oferentes y los empresarios lo conozcan porque aquí siempre se divide una situación de la otra y se trata a la comunidad aparte del empresario poniendo en riesgo a los 2 actores, pues este peaje es una obra que va a solucionar la movilidad, es algo que va a mejorar la calidad de vida de todos, menos de la gente de Chía y esto es una situación que la ANI no está analizando correctamente.

Entonces, basándonos en eso quiero que ustedes tengan en cuenta 5 puntos que ponen en riesgo la estructura financiera del proyecto:

1. Soy usuario tanto de Transmilenio como del peaje, para mí como usuario del peaje es ofensivo que tenga que pagar por un carril de Transmilenio y esto es algo que pensamos muchos usuarios residentes en Chía. ¿Por qué? Porque cuando nos toca pagar Transmilenio ya nos toca pagar una tarifa excesivamente alta para que ahora los que vamos en carro tengamos la obligación de pagar la construcción de un carril de Transmilenio que debería asumir directamente el Distrito de Bogotá. Nosotros como Municipio de Chía, como residentes y usuarios del peaje no tenemos por qué pagar eso.
2. Tenemos un problema muy grande con la tarifa porque nosotros, por 2 km de vía, por tan solo 2 km, estamos pagando aproximadamente al mes unos \$ 200.000 cada residente de Chía. Dense cuenta ustedes que esto es como un arriendo dentro del salario mínimo, entonces eso va a traer una problemática más grande y mucho más aún cuando se aumente la tarifa, porque en el momento en que se aumente la tarifa ya vamos a tener que pagar aproximadamente \$300.000. Eso va a llevar al Municipio de Chía a una degradación económica supremamente alta, supremamente fuerte porque aquí hay mucha gente, muchas personas de bajo estrato que tienen vehículo y tienen que ir a Bogotá y regresar por asuntos de trabajo, entonces esto por qué va a afectar las finanzas, porque en el momento en el que nosotros como usuarios hayamos pagado una calzada de Transmilenio y fuera de eso ya no nos alcance la plata de nuestro bolsillo para poder seguir desangrando el Municipio en ese peaje, todos vamos a empezar a recurrir al transporte público y sí, es cierto los buses van a seguir pagando peaje más

alto, pero no se compara con un carro que tiene 2 personas y pague en este caso a la fecha \$9.100, a que se junten muchas personas dentro de un bus y eso reduce de inmediato el ingreso.

3. Hay otro asunto muchísimo más doloroso que tiene un aspecto social. Una de las veredas que tienen familias deprimidas en cuanto a su espacio económico y que tiene una pobreza multidimensional muy alta es la Vereda del peaje de Fusca, vereda en la que el peaje está acomodado. Entonces, ¿qué pasa? Estos ciudadanos de la Vereda de Fusca tienen que pagar \$9.100 para salir de su Vereda, eso es algo supremamente delicado y la ANI no ha querido solucionar, no ha expuesto, no ha dicho, no ha firmado ningún compromiso con los residentes de la Vereda a quienes no se les debería cobrar el peaje porque se está explotando directamente esa Vereda para hacer el cobro de un peaje de distintas vías que convergen en este punto. Esto nos lleva a pensar que la Vereda de Fusca está siendo explotada en dos sentidos, tanto en el geográfico, como en el monetario, llevando a una crisis absoluta de los residentes de este sector.
4. Hay otro punto muy importante: Chía ya no cuenta con una vía alterna y eso hace que esta contratación de una u otra forma se convierta en un pliego inconstitucional, porque se estaría violando el derecho a la libre locomoción de los residentes del Municipio. La respuesta siempre es que está la vía de Guaymaral, pero todos sabemos, todos los que residimos en Chía sabemos que la vía de Guaymaral prácticamente hace las veces de un camino de servidumbre, lo que quiere decir que en el momento en el que se aumente la tarifa muchas personas van a intentar pasar por Guaymaral, y cuando las personas intentan pasar por Guaymaral los privados que administran, arreglan y organizan esa vía van a poner horarios, van a cerrar la vía, van a prohibir el paso de los que residimos en Chía y no tenemos para el peaje, violando por completo los principios constitucionales que nos garantizan la libre locomoción en nuestro país, entonces es importante que se analice dentro los planos una vía alterna, real, una vía alterna pública y no una vía alterna que hace parte de un camino de servidumbre.
5. Hay otro asunto que nos tiene altamente preocupados: Agradezco que dentro de los planos hayan puesto el vía Nevada sobre el humedal, pero recordemos que también hay fauna silvestre terrestre y esa fauna silvestre terrestre se está viendo atropellada a diario por los usuarios de la vía y muchas personas dicen: es culpa del conductor porque no está atento, no como esperamos nosotros a que la fauna silvestre pueda pasar por la vía, evidentemente ellos no saben cómo funcionan los carros, hay que hacer los pasos ambientales y en ningún momento de la presentación puedo oír y que la fauna terrestre tendría distintos puentes o pasos ambientales para que pudieran transitar y así garantizar el desarrollo de la Reserva Van Der Hammen, porque recordemos que los animales tienen que bajar desde los cerros orientales y caminar sobre ella, que puede que en este momento no esté completamente habilitada con corredor ambiental, pero es la intención del Gobierno y es el compromiso que existe y, por lo tanto, los diseños van en contra de ese mismo desarrollo.
6. Por último, hay una situación que es una pregunta directa y me deja pensando bastante. Siempre estaba muy pendiente del proceso y recuerdo que en el año 2019 Vargas Lleras atacó bastante al Gobierno de Peñalosa cuando él propuso este elevó de la tarifa para

poder realizar la segunda fase y él informaba que había un 40% de Fiducia para la financiación y hoy nos dicen que es un 60%. Quiero saber puntualmente cuántos recursos están en este momento en la Fiducia para la financiación de este proyecto y asimismo cuánto se piensa recaudar con el incremento para ver si las cuentas nos cuadran, pero lo que sí es cierto y lo que deben saber los empresarios que están hoy aquí sentados mirando el asunto de las licitaciones, es que Chía prácticamente es uno de los mayores aportantes de este recurso y no va a soportar, no porque no quiera, o por un capricho y no por derecho político, sino porque sus bolsillos no dan. Chía no va a seguir soportando un peaje tan alto y en ese momento toda la estructura financiera que se presentó aquí se va a caer y tanto la ANI, como los empresarios, como los ciudadanos de Chía y de Bogotá, nos vamos a ver afectados, entonces es importante que analicen muy bien preferiblemente desde ya y con eso tendrían el visto bueno del Municipio y coordinen una tarifa diferencial para el Municipio de Chía, porque es injusto que nosotros sigamos pagando por 2 km de vía uno de los peajes más caros prácticamente de todo el mundo.

10. ALESSIA ABELLO GALVIS - CUATRECASAS

- a. Este es un proyecto muy retador que tiene múltiples aristas y múltiples desafíos, desde una órbita técnica, ambiental, predial y ahora vemos social, y en este sentido a nosotros nos preocupa mucho que la ANI no está, no parecería reflejar en la documentación estas complejidades y como estas complejidades se traducen al mayor de los retos que tiene cualquier proyecto de esta naturaleza que es conseguir una financiación. Como ustedes bien lo saben, entre mayores desafíos técnicos, prediales, ambientales y sociales tenga un proyecto, mayor complejidad habrá en su financiación y en ese sentido consideramos que la ausencia del protocolo es absolutamente desafortunada. Es importante poder hacer un seguimiento al recaudo; ese recaudo, como ustedes bien lo señalaron al principio de esta de esta reunión, es la fuente de remuneración del proyecto, y por lo tanto es necesario que se pueda hacer un seguimiento y que se pueda entender cómo se está comportando esa fuente. En otros proyectos de cuatro G la fuente es o son unas vigencias futuras y ahí todos le podemos hacer el seguimiento a las vigencias futuras. O es el recaudo propio que hace el concesionario, caso en el cual hay acceso directo inmediato a la fuente misma porque toda la información debe estar en el patrimonio autónomo. Entonces acá, además de los retos ambientales, prediales, sociales que tenemos no contamos con la visibilidad que quisiéramos tener, el control que quisiéramos tener, el entendimiento que quisiéramos tener de la fuente de los recursos que nos permite servir la deuda y poder ejecutar el proyecto, entonces hacemos un llamado nuevamente a la ANI para que por favor haga un esfuerzo, logremos tener ese ese protocolo y logremos tener no solamente un compromiso de la ANI porque finalmente el compromiso lo tiene en virtud del contrato, pero que logremos también un compromiso del otro concesionario para que las 2 concesiones se puedan conversar y no tengamos que tener a la ANI de por medio y sobre todo que no podemos tener la visibilidad que queremos tener sobre el tema.

Relacionado con esto hay otro punto que también me llamó la atención de la intervención de la ANI en el día de hoy y es que es que el riesgo de evasión no existe,



porque conceptualmente, si yo no tengo control sobre la operación y la operación la está realizando un tercero, pues no es que el riesgo no exista, ese riesgo lo está manejando ese tercero y la evasión sí que puede afectar la base sobre la cual se va a calcular el recurso que se va a trasladar al concesionario, afecta el ingreso, entonces no entiendo muy bien, salvo que sea un riesgo asumido por la ANI; esto está relacionado también un poco con la solicitud que acaba de hacer el Concejal en el sentido de tener vías alternas y demás, porque eso sería absolutamente preocupante y afectaría sin lugar a dudas toda la ecuación financiera de este proyecto. Realmente quisiéramos que existiera ese concepto de interfaz entre las 2 concesiones y que pudiéramos tener acceso a información.

- b. Por otro lado, y no es un tema menor, pues están los temas ambientales y prediales, pero sobre todo y más que dejarlo en un concepto predial o en un concepto de tráfico, de riesgo de tarifas, de aumento tarifario etcétera, es que a lo que estamos enfrentándonos es a un riesgo asociado al proyecto como tal. ¿Qué proyecto voy a ejecutar yo como concesionario? ¿Voy a ejecutar un proyecto que es una doble calzada en la séptima, que es macroproyecto en la autopista o voy a rehabilitar, mejorar? No hay claridad sobre el proyecto porque estamos condicionados a un aumento tarifario, a una entrega de predios por parte del Distrito en la carrera séptima, que hay un convenio en la cual hay una obligación de entregar unos predios, pero tanto ustedes como nosotros sabemos perfectamente que no vamos a poder salir a financiar el proyecto completo. Tenemos 2 opciones realmente, siendo la razonable salir a financiar el proyecto completo a sabiendas de que probablemente lo vamos a ejecutar parcialmente y mientras tanto nos toca convencer a los bancos con el impacto que eso pueda tener en tasas y en condiciones de financiación y por lo tanto en el modelo financiero y por lo tanto en la competitividad de la oferta de todos los que estamos aquí presentes a convencerlos de que vamos a poder realizar este súper proyecto que es el que quisiéramos todos tener, pero estamos sujetos a que eventualmente no se aumente la tarifa y nos sentemos a negociar, durante cuánto tiempo vamos a sentarnos a negociar, cómo vamos a afectar.

Mientras tanto, si logramos un cierre financiero con un SI en mayúscula sostenida vamos a estar pagando los costos de un cierre financiero por un alcance que no sabemos si vamos a ejecutar y si logramos ese cierre financiero y tenemos que entrar a reducir el alcance, entonces no encontramos que haya claridad en el contrato acerca del reconocimiento de todos los costos sobre costos incurridos por ese exceso en la financiación. En el Equity está claro, pero no está claro en el componente de la financiación, aquí los bancos y el sistema financiero ya están muy sofisticado para entender la complejidad y las complejidades que tiene este proyecto y ya no necesariamente hay un gran afán por salir porque ya hay múltiples recursos colocados por parte del sector financiero en el sector de infraestructura y en ese orden de ideas, así como se aprendió con cuatro G cómo debían financiarse estos proyectos, toda esa curva aprendizaje se va a aplicar a este proyecto, que es el que mayores desafíos técnicos sociales, ambientales y prediales está representando.

Hasta que uno no tenga la claridad sobre el real alcance del proyecto, nuestra sugerencia es que es necesario que ustedes consideren cómo vamos a acreditar los

cierres financieros, porque pretender en un año y medio un cierre financiero con las condiciones que se están pidiendo hoy en día, entendiéndose por estas que el contrato esté firmado, que los bancos estén comprometidos, no lo vamos a lograr o no lo vamos a colocar en unas condiciones económicamente razonables para el proyecto y para los retornos que se están esperando. Entonces, en este punto sí consideramos que la ANI debería hacer un esfuerzo y revisar no solamente esas 2 condiciones que son el tema tarifario y la entrega de predios por parte del Distrito, que se hace por partes y qué implica eso. Hasta que no tengamos el 100% de los predios no vamos a saber si vamos a ir para adelante o para atrás, entonces no sirve la entrega del 80% de los predios porque si no te gusta el 20% restante no vamos a poder cumplir con la condición para ejecutar el proyecto completo, entonces sugerimos y solicitamos con el mayor respeto que se reconsidere la forma como se debe acreditar el cierre financiero. Es posible tener un cierre financiero soft en el sentido de tener unos componentes, los componentes que no están, que no son inciertos, financiados e intenciones de financiar el componente incierto, pero no que nos pongan a incurrir en unos costos de rompimiento de financiación futuros y esto lo que hace es generar mucha incertidumbre y una complejidad en el cierre financiero.

- c. Mayores plazos: Nosotros recomendamos a la ANI que realmente nos de todo el plazo, que no lo empiece a dar por partes porque eso no nos sirve; nosotros necesitamos entender cuál es el plazo completo de la licitación para organizar las propuestas, organizar los permisos, las traducciones, las apostillas, todo lo que ustedes saben que implica preparar una propuesta de esta naturaleza y si no tenemos la claridad de esa línea de tiempo pues no sabemos si vamos a llegar o no y esas incertidumbres tampoco son buenas para los interesados. En ese orden de ideas, también les pedimos que de una vez dé el plazo completo, que no nos empiecen a dar de semana y una semana más y una semana más, porque así tampoco nos podemos organizar.

11. LUISA TOLEDO - CUATRECASAS

Un poco siguiendo la línea planteada por intervenciones anteriores y esa falta de claridad del proyecto, en cuestiones ambientales tenemos o hemos evidenciado 3 grandes retos que tienen mucho que ver con la exposición que la ANI estaba haciendo esta mañana sobre el proyecto mismo:

- a. El primero tiene que ver con el reconocimiento que hace el Apéndice Técnico 6 Ambiental de la inconveniencia de intervenir la Reserva Van Der Hammen y correlativamente de esa declaración que hace el anexo sobre el riesgo que asume de manera completa el concesionario sobre cualquier inconveniente que surja de la sustracción. Según la exposición que ustedes hicieron, nosotros entendemos que la respuesta o la solución que se da en este tema tiene que ver con la estructuración del proyecto hacia los cerros orientales; sin embargo, surge un inconveniente adicional y es que no es claro si para el planteamiento de esta solución de correr el trazado del proyecto hacia los cerros orientales se consideraron 2 cosas: en primer lugar, la existencia de bienes de interés cultural y arquitectónico sobre el área y particularmente los plazos y el efecto que eso tendría en materia de plazos de ejecución contractual de las

unidades funcionales, pues se superponen con estos bienes de cara a esas obligaciones de levantamiento de esas protecciones de interés cultural.

- b. En segundo lugar y ya en línea con intervenciones, sobre todo iniciales, sobre esta falta de claridad del proyecto, entendemos que en todo caso eventualmente va a existir una necesaria superposición de obras del trazado del proyecto con la Reserva Van Der Hammen y sobre esto hay un reto fundamental desde lo ambiental que impacta necesariamente los plazos de ejecución o de construcción de las unidades funcionales respectivas y que resulta bastante problemático de cara a esa declaración que incluye el Apéndice Técnico Ambiental 6 sobre la asunción completa del riesgo por parte del concesionario, entonces lo que queríamos plantearle a la ANI o la consideración y la pregunta concreta para la ANI es si es posible anticiparnos un poco a esa potencial problemática que evidentemente se va a dar en esa eventual superposición, no solamente con los cerros orientales por mover el trazado de la séptima hacia allá, sino de algunas unidades funcionales con la Reserva Van Der Hammen para efectos de entender que va a tener un evidente impacto en los plazos de ejecución de esas obras de las unidades funcionales, por lo que no se puede asumir que no se puede alegar fuerza mayor en caso de inconvenientes o retrasos o problemáticas que evidentemente todos conocemos acá que pueden darse desde lo ambiental por la sustracción de la Reserva puedan llegar a tener.
- c. En tercer lugar tenemos o evidenciamos un tema que tiene que ver con la Variante Sopó concretamente, y es que revisada la licencia ambiental existente hoy, el desarrollo de las obras como se plantea particularmente para el construcción de glorietas, se encuentra en contravía con la zonificación y determinación del régimen de usos de la licencia de la variante y eso necesitaría o implicaría una necesidad de modificación de la licencia, pero no solamente de la licencia sino que esta licencia en la determinación del régimen de usos y en la unificación está atada con las necesidades de levantamiento nuevamente de protecciones arquitectónicas y culturales. De manera que nuevamente la pregunta o el impacto asociado tiene que ver con si se tuvo en cuenta para efectos de los plazos de construcción, no solamente la necesidad de la eventual modificación de la licencia porque hoy por hoy, como está planteada, no permitiría la ejecución de obras particularmente de cara a la construcción de glorietas, sino necesariamente de trámites previos que se tienen que hacer de levantamiento de protección arquitectónica y cultural para efectos de que la autoridad ambiental acceda posteriormente a la modificación de la licencia. Entonces, esos serían los 3 grandes temas, son los 3 grandes retos que desde lo ambiental estamos viendo:

En primer lugar, el tema de correr el trazado hacia los cerros orientales, por supuesto con las respectivas sustracciones que eventualmente tendrán que hacerse; en segundo lugar, la falta de claridad del proyecto o de coordenadas que eventualmente hace que tengamos que superponernos con la Reserva Van Der Hammen y por lo tanto la asunción de un riesgo completo por parte del concesionario de esa sustracción y los impactos que va a tener de cara al proyecto; en tercer lugar, los plazos de construcción particularmente de la Variante Sopó dadas las necesidades de modificación de la licencia ambiental y el levantamiento de protección de bienes arquitectónicos y culturales.

12. CAMILO LÓPEZ MARTINEZ - CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS

- a. El primer tema es el relacionado con el primer incremento de tarifas. Sobre estos temas quisiéramos verificar si la ANI puede hacer unos cambios en los documentos del contrato, el primero referente a establecer que el no logro del primer incremento de tarifas que se establezca como una causal de terminación anticipada del contrato imputable a la ANI.
- b. El segundo tema es que se establezcan claramente en los documentos del contrato que el no logro el primer incremento de tarifas suspende automáticamente las obligaciones del concesionario de continuar cumpliendo con sus obligaciones prediales, de redes, ambientales y de desarrollo de las intervenciones, sin necesidad de que medie un acuerdo previo entre las partes.
- c. El tercer tema es que se establezcan o se acoten cuáles serían las obras a las intervenciones que se tendrían que desarrollar o que se quitarían del alcance en el evento de no lograr el primer el primer incremento de tarifas.
- d. También verificar si la ANI puede incluir mecanismos subsidiarios en el caso de no lograr el primer incremento de tarifas y nos referimos concretamente a establecer vigencias futuras, un presupuesto adicional, recursos de peaje de otros proyectos e incluso que el 100% de los ingresos por explotación comercial estén destinados a compensar esta falta o carencia de recursos por el no logro del primer incremento de tarifas.
- e. Adicional al tema de este primer incremento, sería también viable analizar por parte de la ANI el análisis sobre la regulación que se establece contractualmente en relación con el soporte del ingreso. Básicamente sería establecer que el mismo esté vigente durante toda la vigencia del proyecto y no de forma tan limitada como se encuentra en este momento, e incluso la posibilidad de verificar la posibilidad de ampliar el monto de ese soporte por ingreso.
- f. Otro tema importante es que se establezca que al no lograr el BPIP en el año 29 la ANI compense ese valor.
- g. Otro punto es el relacionado con los bancos, con la definición de Banco aceptable. Evidentemente no se diferencia si tratándose de entidades financieras nacionales en la calificación de riesgo de deuda de largo plazo es un BB-, BP menos grado de inversión a escala internacional o a escala nacional. Si fuera escala internacional, es importante manifestarle a la ANI que en la banca local este grado de inversión no existe, de hecho, la banca local en general está calificada como grado de no inversión. En alguna de las preguntas u observaciones que hicimos, e incluso citamos el ejemplo de Bancolombia cuya calificación es de BB + que es grado de no inversión, consideramos que esta definición de Banco Aceptable tiene que ser analizada de forma concienzuda y sería por parte de la ANI, en aras no sólo de calificar el cupo de crédito específico, sino porque esta definición de Banco aceptable es supremamente relevante para verificar la experiencia en inversión. Si la calificación en la deuda a largo plazo fuera de grado de

inversión para la banca local eso significaría que financiaciones exitosas realizadas por la banca nacional en proyectos de 4G no serían tenidas en cuenta por la ANI, de ahí la relevancia de revisar muy bien la definición de Banco Aceptable en otras oportunidades. Hemos sugerido, por ejemplo, que se tomen las definiciones sencillas que se habían adoptado para los proyectos de cuarta generación en esta ocasión y, además de insistir en esa petición, quisiéramos que se tomara en la calificación de las entidades de banca nacional con un grado razonable al menos BB + en escala nacional.

13. XIMENA ZULETA LONDOÑO - DENTONS CÁRDENAS & CARDENAS

- a. Este es un proyecto importantísimo para Bogotá. La petición a la ANI encarecidamente es que trate de reducir, disminuir o acotar esas indefiniciones porque se hace difícil la elaboración de un modelo financiero y negociar la financiación como lo han dicho otras personas, pues se dificulta enormemente.
- b. En el prepliego se había dicho que si no se lograba el primer incremento tarifario el contrato terminaba y cuando sale el pliego definitivo sale esta disposición que todo el mundo ha comentado acá y es que, en ese caso, si no se logra el primer incremento tarifario, las partes de mutuo acuerdo y de buena fe revisarán el alcance del contrato para determinar si resulta viable su modificación, priorizando las intervenciones sobre los carriles mixtos. Aquí hay una petición a la ANI y reiterando lo que han dicho los demás de que se fijen unos parámetros en el contrato de cómo sería ese nuevo alcance o unos parámetros mínimos, al menos yo invitaría a la ANI a que analice este tema desde el punto de vista jurídico. Aquí se han mencionado retos desde el punto de vista técnico, social, ambiental y me parece que hay un reto jurídico también. ¿Hasta qué punto se puede firmar un contrato de concesión cuyo alcance queda sometido a una negociación posterior sin ningún parámetro? Invito a la ANI a que haga ese análisis y la petición es que se fijen unos parámetros claros en el contrato, no sólo desde el punto de vista técnico, sino económico también; fíjense que para la disminución del alcance de la carrera séptima no solamente el anexo técnico define muy bien ese nuevo alcance de cómo sería en la carrera séptima, sino se establecen cuáles serían las consecuencias económicas en el contrato, en materia de PIB, en materia de giros de Equity, en materia de fondeo de las subcuentas, pero en este caso todo el contrato queda sometido a una negociación posterior. Entonces la petición a la ANI es que trate de disminuir esa indefinición lo más posible. Alguien mencionaba ahorita que esa negociación podría durar 90 días o que si a los 90 días no se lograba, el contrato terminaría; estoy seguro que en 90 días esa negociación no se logra, piensen ustedes lo que sería la negociación de ese otrosí si no hay ningún parámetro, esta puede ser una negociación de un año fácilmente, entonces la segunda petición es que quede establecido qué pasa con las obligaciones del concesionario mientras se negocia, las obligaciones de todo tipo que tiene el contrato de concesión, entendería que quedan suspendidas, eso es para un proyecto muy complejo, pero tiene que saber el concesionario pues tiene que seguir fondeando cuentas, girando Equity. ¿Qué pasa con todos los plazos que le están corriendo? Pues tiene que haber una definición de qué pasa mientras esa negociación y tenemos que ser conscientes todos de que ésta será una negociación larga, entonces eso es otra petición para la ANI.

- c. Hay otro tema que parece complejo: la construcción se debe iniciar a mediados de 2023 si no estoy mal; si no se logra el primer incremento tarifario en abril de 2023, entonces al concesionario le toca iniciar la construcción, pero ¿cómo hace para iniciar la construcción de un proyecto que no conoce el alcance? Porque entonces si no se logra el primer incremento tarifario en abril de 2023, entonces nos tenemos que ir al incremento tarifario de abril de 2024 esperando a que se logren y mientras tanto voy a tener un año de construcción, entonces ahí no nos cuadran los tiempos, no vemos cómo se puede obligar al concesionario a iniciar la construcción, construcción que tardará por lo menos 1 año mientras se sepa si se va a dar el incremento tarifario y mientras se sepa, es un año de construcción sin saber si va a haber incremento tarifario y que luego puede haber meses de negociación con la ANI, entonces por favor revisar esa fecha del inicio de construcción en este escenario de incertidumbre.

Ahora, mientras se negocia el concesionario puede tener costos ociosos, puede haber una negociación de meses, de un año. ¿Qué pasa con esos costos ociosos del concesionario mientras tanto? Juega un poquito acá con el tema que estoy mencionando de si le ha tocado iniciar la construcción, entonces pues ahí la petición realmente respetuosa y encarecida es que se disminuya el nivel de incertidumbre en este nuevo alcance y que se haga una un análisis jurídico de la viabilidad de esa de incertidumbre en un contrato de concesión.

- d. El segundo tema que queremos plantear e insistir es la falta de información que va a tener este concesionario en relación con el recaudo. Nosotros le habíamos preguntado a la ANI si el concesionario de Accesos Norte 2 tenía derecho a reclamarle directamente a la ANI las compensaciones que tiene previstas en el contrato por restricción de movilidad, por elusión o si dependía de que la reclamación la hiciera el concesionario recaudador y en esta reunión la ANI nos ha contestado que no; este concesionario de Accesos Norte 2 tiene derecho independiente a ir a reclamarle a la ANI por su parte, por su porcentaje. Eso nos parece una buena noticia, pero la pregunta es ¿cómo hace para preparar esa reclamación o para analizarla si hay lugar a ella? Si no cuenta con información, y esa información no puede quedar el concesionario sometido a tener que pedirla, porque la ANI a través de su respuesta ha dicho no, ¿la ANI le puede entregar esa información, pero la tiene que pedir? Aquí la petición concreta es que haya una obligación de la ANI de entregarle casi que en tiempo real al concesionario la información del recaudo, suficientemente difícil es no tener control del recaudo para que además no tenga información en tiempo real y que tenga que estar sometido a tener que pedirlo, entonces para cerrar ese tema de manera satisfactoria le pedimos a la ANI que se consagre una obligación a cargo de la ANI de entregar la información al concesionario sobre el tema del recaudo.
- e. El otro tema en el que queremos insistir en una pregunta que se ha hecho y es ¿qué pasa si el recaudo se ve afectado por razones imputables al concesionario recaudador, o porque incumpla su contrato, o porque sea sometido a algún tipo de fraude o robo, o por cualquier cosa? ¿Qué derecho va a tener a ser compensado el concesionario? La ANI lo que ha contestado es a lo único que va a tener derecho es a que yo como ANI le reconozca los valores que no hayan sido debidamente transferidos, entonces aquí la

insistencia a la ANI es que no es sólo un problema de que el monto transferido sí equivalga a 33% al que tiene derecho este concesionario, sino ¿qué pasa si el 100% de donde se saca el 33% se ve afectado por razones imputables al concesionario recaudador? Eso nos parece que es un vacío grande en el contrato y es la única fuente de ingresos de este contrato, entonces es una petición a la ANI de que quede más claro que si el monto del recaudo se ve afectado por razones al concesionario recaudador, el concesionario de Accesos Norte 2 tenga derecho a una compensación.

- f. Otra pregunta que hemos hecho a la ANI y ha habido unas respuestas que preocupan un poco es de qué dependen los incrementos tarifarios. Fijense que este proyecto en últimas está dependiendo en una parte del tema predial, pero está dependiendo hoy en día prácticamente de los incrementos tarifarios, ya está la Resolución del Ministerio de Transporte, ya se hizo una socialización, pero ahí la pregunta es si la ANI puede tomar la decisión de que no se haga el incremento tarifario y entonces ahí si la petición sería que la causa de la terminación del contrato fueran terminación imputable a la ANI con la consecuencia que tiene de la aplicación en la fórmula de liquidación.
- g. El otro es el tema de redes: el tema de redes acá es muy importante, la cuenta de redes, el monto de subcuenta de redes parece no ser suficiente, entonces la petición es insistirle a la ANI que revise ese monto y que quede que claro si todo lo que tiene que ver con la red de Tibitoc va a quedar cubierto con los valores depositados en esta subcuenta. Cuando uno mira el lenguaje del contrato no es tan claro que la protección de las redes esté cubierta por esa subcuenta y ahí la petición a la ANI es realizar ese lenguaje de los diferentes apartados del contrato y que quede claro que la protección de las redes está cubierta por la subcuenta correspondiente.

14. CAMILO ZAMORA RIAÑO - STRABAG S.A.S.

Tenemos unas preguntas que básicamente es reiterar ya mucho de lo que se ha dicho. Aprovecho que hace poco mencionaron en el tema de redes y la preocupación aquí es la siguiente:

- a. Cuando se mira el contrato de concesión en su parte general, básicamente las secciones 8.2 (c) y 8.2 (d), se establecen unos usos exclusivos de las subcuenta redes y allí simplemente se hace referencia al traslado y/o intervención, pero no vemos referencia a la protección de redes; sin embargo, en el Apéndice Técnico 5 sí hay una referencia a que la protección de redes estaría incluida en esas subcuentas, pero todos sabemos en la práctica las discusiones que pueden presentar tanto con la ANI como con una interventoría. El contrato de concesión incluye esa destinación exclusiva en su parte general a la protección de redes y eso puede generar un problema logístico, pues creemos que esto es claro y así debe quedar en el contrato de concesión, por lo que agradeceríamos que la ANI haga las modificaciones del caso. De hecho, ya hay unas respuestas expresas en ese sentido, por ejemplo, la respuesta 115 de la matriz pública del 24 de agosto de 2021. Entonces, sí hay una inconsistencia en el uso del lenguaje del Apéndice Técnico 5 y lo que ha respondido la ANI y esas secciones de la parte general que les mencionaba que es básicamente la 8.2 (c) y 8.2 (d), es fundamental que sea

claro que no sólo la intervención está incluida en esas subcuentas sino también la protección, que en este proyecto en particular es de gran relevancia.

- b. De otra parte, básicamente ya todo se ha dicho frente a la incertidumbre que hay en el proyecto y la forma de acotarlo. Insistimos que hay 2 cosas fundamentales para nosotros como interesados en el proyecto: que haya mayor certeza en cuanto al incremento de tarifas, pues es uno de los pilares que determinan el alcance en el contrato de concesión y su objeto y nosotros hemos visto el lenguaje que utiliza la ANI y dice imposibilidad de incremento de tarifas o cuando el incremento no se puede realizar por casos atribuibles al concesionario. Realmente nos ha costado entender en qué escenarios se puede dar esa imposibilidad cuando entendemos que ya se ha hecho una socialización de las tarifas. La Resolución del Ministerio ya existe, entonces la invitación a la ANI es que podamos dar mayor certeza a estos incrementos, porque eso no solo redundaría en beneficio de los interesados, por supuesto sin la certeza que los financiadores necesitan para financiar un proyecto. Ya lo han mencionado varios interesados en intervenciones anteriores, pero realmente si en algunos contratos de 4G el alcance era claro; en este proyecto en el que hay muchísimos escenarios en cuanto al alcance, es muy complejo identificar una financiación, más aún cuando uno esté negociando una modificación sustancial al alcance con ANI y en paralelo van corriendo los términos para cerrar financieramente el proyecto.
- c. Lo otro es la coordinación con el concesionario de Accesos Norte 1: reiteramos lo que ya han dicho en el sentido que es importante que se restablezca el protocolo de coordinación entre los concesionarios. En un mundo ideal todo suena muy bien, pero en la práctica todos sabemos que, si no hay reglas claras de interacción entre los 2 concesionarios y la ANI, esto va a resultar en que el concesionario de Accesos Norte 2 deba tener un equipo de personas destinado a enviar cartas, a hacer seguimiento diario o semanal para poder contar con información de recaudo y demás que obviamente no puede tener si no hay un protocolo claro con esto. La fuente de pago y de financiación desató en el recaudo y nosotros creemos que la ANI lo que debería hacer en el proyecto es que el concesionario Accesos Norte 2 esté en las mismas condiciones de acceso a la información que el concesionario Accesos Norte 1 y debe haber mecanismos para que esa información fluya en tiempo real de tal manera que el concesionario Accesos Norte 2 pueda evidenciar variaciones en el recaudo que está ocurriendo en Accesos Norte 1 y en esa medida puede ejercer sus derechos previstos en el contrato de concesión de forma oportuna.
- d. Finalmente, también nos preocupa el tema de plazos de la licitación: como está planteado actualmente el cronograma entendemos que las respuestas van a ser publicadas el 08 de octubre y la fecha de presentación de la oferta está para el 2 de noviembre; estas son básicamente 3 semanas con muy pocos días hábiles de preparación. Para compañías de tamaño y de carácter internacional como Strabag, el insumo de la ANI en sus respuestas es fundamental para preparar adecuadamente una oferta y, teniendo en cuenta todos los trámites y aprobaciones internas, más la obtención de la documentación para la licitación, 3 semanas no es de ninguna forma razonable por lo que agradecemos se acoja la petición reiterada de todos los interesados y se amplíe el plazo sustancialmente.

15. CLAUDIA PATRICIA BARRANTES - PALACIO JOUVE GARCÍA ABOGADOS

Reiteramos las solicitudes de todos los colegas que han intervenido hasta este preciso momento. Las compartimos totalmente e inclusive la ampliación del plazo para presentar ofertas y ya pesar de que algunos de estos temas han sido abordados con mayor precisión por parte de ustedes, nos permitimos traer a colación un par de preguntas adicionales:

- a. Una de ellas es el ejercicio de coordinación entre lo que es una vía del orden nacional dentro de la vía o el Distrito Capital, que tiene un tema un poco referente a ese acompañamiento de normas que tendríamos durante la coordinación del POT Distrito en las famosas reservas viales, precisamente para un futuro o futuros proyectos, entre esos Transmilenio; no obstante, nos preguntamos frente a las fajas de retiro, norma de orden nacional aplicable a estas concesiones de orden nacional, ¿cómo operaría frente a la armonización de otras reservas diferentes a las que ustedes han comentado que podemos encontrar en este tipo de proyectos ya desde el POT? o sea, ¿en qué momento tenemos que respetar la reserva o nos vamos con la faja de retiro?
- b. Reiteramos una pregunta que creo que ya se había formulado en algún momento dado y por escrito: el tema de recaudo de peajes que ha sido una preocupación yo creo que casi sistemática de todos los que han intervenido, entonces el impacto de los ingresos del concesionario se sale por completo del control, ya que entendemos quién va a recaudar que, es otro concesionario. Ha habido varias preguntas y consideramos de manera complementaria lo que ya se ha presentado que sería un poco más justo estructurar el proyecto con un pago por disponibilidad y la ANI se encarga de ingresar por la parte correspondiente a Accesos Norte según el porcentaje correspondiente y pagar al concesionario de Accesos Norte 2 en función de la disponibilidad del proyecto o de la vía que más o menos nos permita tener un mayor control y financiamiento. Esto creo que lo ha dicho desde nuestro primer interviniente hasta ahorita de manera reiterada con diferentes opciones de preguntas.
- c. Por el otro lado tenemos que nos preocupa el riesgo de no implementar una primera subida de tarifas y en caso de no llegar a un acuerdo como lo hemos venido comentando también a través de los diferentes intervinientes, la modificación del alcance proceda o se lleve a cabo a una terminación anticipada que debería asegurar como mínimo el repago de la deuda y la recuperación del Equity y el pago de la obra ejecutada que esté pendiente por pago, sin perjuicio de que ya hay unas fórmulas y unas cláusulas que están tratando de abarcar pero nos dicen los financieros que no está del todo claro en materia de riesgos y dentro de las mismas fórmulas de terminación anticipada.
- d. Por último, está la compensación por eventos eximentes de responsabilidad para dejar con mayor indemnidad al concesionario. Entonces, tal como está planteado, esa propuesta de cláusula viene de la cuarta generación pues sólo se considera pagar costos ociosos de la mayor permanencia en obra que busca exclusivamente cubrir los costos fijos del concesionario asociados a los recursos, que todos sabemos son de tipo personal y gastos administrativos, los costes financieros asociados al retraso ocasionado por estos eventos eximentes de responsabilidad, deberá estar incluido o sugerimos que

deberán estar incluidos en la compensación, también otros costes como ya nos ha pasado en la experiencia de la cuarta generación, extensión de garantía, seguros, etc.

16. ALVARO MANTILLA - ARRIETA MANTILLA ASOCIADOS

Quiero presentar dos observaciones de índole financiero que tienen que ver con el monto acumulado en la subcuenta depósito especial con corte al 31 de octubre de 2020, en relación con ese monto acumulado:

- a. Si ese monto acumulado ya contempla el descuento en los costos de operación y mantenimiento que se menciona en la sección 5.6 de la parte especial del contrato.
- b. Si ese monto acumulado en la subcuenta depósito también tiene incluidos los rendimientos financieros.

Finalmente coadyuvar la solicitud reiterada en esta reunión en el sentido de solicitar una ampliación del plazo para la presentación de las ofertas, habida cuenta que es evidente que siguen existiendo muchas inquietudes en relación con temas prediales, ambientales y en este tema de la fuente principal de recursos del proyecto derivado de los recaudos del proyecto Accesos Norte 1. Reiterar la solicitud de que se otorgue un plazo adicional para presentar las ofertas habida cuenta que la ANI también amplió el plazo para resolver las observaciones y como se ha manifestado el plazo que quedaría remanente entre que se resuelvan estas observaciones a la fecha cierre es evidentemente muy corto, se otorgue el mayor plazo teniendo en cuenta todas estas variables que se tienen que analizar de cara de poder presentar una oferta debidamente estructurada y también con el fin de garantizar la pluralidad de oferentes en este proceso.

17. CAMILA MORALES - HABITANTE MUNICIPIO DE CHÍA (CUNDINAMARCA)

Como habitante del Municipio de Chía, para nosotros es preocupante el aumento en la tarifa del peaje. Si bien es un valor bastante alto el que ya teníamos que pagar a diario como usuarios y viviendo a 2 km del peaje, y a pesar de todas las solicitudes y de las marchas que se han hecho no hemos recibido una respuesta, ni nos han acogido como parte de la negociación para dar una tarifa diferencial para los habitantes de Chía, nosotros no estamos dispuestos a pagar un valor tan alto, así que me gustaría solicitar en esta reunión que se tenga en cuenta a la comunidad para que se logre dar una solución a este punto tan importante que no es nuevo, que se ha venido poniendo sobre la mesa y que va a seguir generando movilizaciones si ustedes como oferentes y como ANI no ponen una atención requerida para resolver este tema de la negociación.

18. ANDRÉS DAVID LEGUIZAMON - CONSTRUCTORA CONCRETO S.A.

Quiero presentar 3 observaciones sobre la revisión que se ha hecho de forma integral de los documentos publicados SECOP:

- a. Sobre la estructuración integral realizada: al revisar que la estructuración fue realizada en 2019 teniendo en cuenta diferentes aspectos como la subida del precio del acero en un 55% en el último año, siendo este uno de los principales elementos necesarios para la construcción; frente al costo predial, nadie es ajeno a que en los proyectos de 4G el sobrecosto predial en dichos proyectos ha sido muy alto, pues en la revisión de la factibilidad realizada por la ANI y las transacciones reales sobre la Autopista y sobre la Séptima estamos evidenciando un sobrecosto importante en los costos de adquisición predial. Adicionalmente, el tema de la reforma tributaria: el aumento del impuesto de renta y el impacto que están teniendo los demás impuestos sobre la estructuración están encareciendo el valor.
- b. El costo de ejecución de las obras respecto a la estructuración realizada y el material utilizado para el relleno, puntualmente la ceniza: lo que estamos evidenciando es que la capacidad de producción nacional de ceniza no da el volumen que se está pensando en la estructuración; esto está obligando a utilizar diferentes tipos de materiales los cuales son más costosos y generan un mayor tiempo de asentamiento sobre las diferentes unidades funcionales, lo cual quiere decir que el asentamiento no solo es en la estructuración de la Autopista Norte sino también se está haciendo en la Avenida Séptima. Esto también encarece no sólo el tiempo que se está estableciendo, sino el aumento en el costo de la realización del CAPEX de la obra, entonces solicitamos a la ANI una revisión integral de la licitación. Con esto estamos viendo que el sobrecosto que se está dando en la valoración del CAPEX, la valoración del OPEX y la valoración del VPIP, es insuficiente para un privado y grupo de privados, como las principales compañías locales y principales grupos internacionales. En este mundo de la infraestructura presentar una oferta en este proceso de licitación, consideramos que es suficiente el valor del VPIP en función al alcance establecido por la ANI.
- c. El tiempo de ejecución: como ha sido mencionado por los demás proponentes, puntualmente en la UF1 es insuficiente el tiempo de 18 meses para su ejecución con el alcance que se está realizando y el tiempo de asentamiento en función a lo que estamos hablando en el tema de materiales y demás complicaciones ambientales, prediales y sociales que han mencionado los demás proponentes, hacen que un tiempo razonable para la ejecución de esa UF1 sea de 30 meses, con lo cual los privados pueden ejecutar esa obra en tiempo y poder entregársela a la ANI y al interventor.
- d. Por último y solicitando la revisión integral de la estructuración por parte de la ANI, es un tiempo prudente de 2 meses para que la ANI revise la estructuración del proyecto y de tiempo no solo a las compañías locales, sino a las compañías internacionales poder presentar una oferta que garantice la probabilidad de proponentes.

19. GERALDINE SANDOVAL - HABITANTE MUNICIPIO DE CHÍA (CUNDINAMARCA)

Estoy preocupada por el tema de la tarifa, no creo que nosotros, los habitantes de Chía, vayamos a pagar un peaje tan caro estando tan cerca de Bogotá; si hacemos más o menos la cuenta actualmente mensualmente estamos gastando entre \$216.000 y \$218.400.



También, como lo exponía anteriormente el concejal Batman Camargo, no tenemos unas vías alternas que nos puedan garantizar la llegada a Chía.

Por otra parte, me gustaría también que se abriera un espacio mucho más amplio para la comunidad; si no estoy mal, se abrió un pequeño espacio el año pasado en el Concejo Municipal de Chía, pero realmente la participación para la comunidad no fue amplia, entonces me gustaría que ustedes abrieran estos espacios para la comunidad puesto que nosotros también tenemos varios interrogantes. Se han hecho marchas, se han enviado solicitudes y no hemos tenido una respuesta muy satisfactoria por parte de ustedes.

20. LEONARDO DIEZ - VINCI CONSTRUCTION TERRASSEMENT

- a. Hemos analizado la documentación del cuarto de datos para este proyecto, de manera especial la que corresponde a la solución para los llenos que deben ejecutarse en las diferentes unidades funcionales. El estructurador ha realizado sus cálculos con la inclusión de cenizas en los llenos; también, como lo han manifestado previamente, hemos revisado y establecido que las cantidades que requiere el proyecto en cuanto a estos materiales sobrepasan las cantidades de producción mensual y anual que pueden ofrecer las termoeléctricas en Colombia. Como ustedes bien lo dicen, entendemos que los estudios son indicativos; sin embargo, las soluciones que se han analizado para suplir dichos materiales de la estructura son mucho más caros, lo cual afectaría el CAPEX del proyecto, o en otros casos sobrepasan los plazos estimados por la ANI para la ejecución de las obras, por esto nuestra solicitud a la ANI es que se revisen los plazos que se han establecido para la construcción de algunas UF's del proyecto, en especial las que se encuentran en la Autopista - UF1 a UF5, otorgando un plazo razonable y consecuente para los trabajos que deben acometerse, posiblemente en la UF1 y UF3 de al menos 31 meses.
- b. Respecto a la ejecución de la doble calzada en la UF6, que es la Carrera Séptima, los últimos documentos que hemos recibido con la Adenda 2 establecen que existe un riesgo ambiental evidente previsto en el diseño que cruza por la Reserva protectora Van Der Hammen, por lo que se plantea lo siguiente: se podrá disminuir la sección del perfil vial representándose en los anchos del separador y el espacio público; sin embargo, ustedes en los últimos documentos que recibimos agregaron que siempre y cuando este ajuste obedezca a restricciones generadas por decisiones de la autoridad ambiental competente. Nosotros solicitamos a la ANI que elimine la última parte que está descrita, dado que ninguna autoridad ambiental va a decidir por un proyecto licitado por la ANI, o en su defecto, si la autoridad ambiental no va a otorgar el permiso, que la ANI considere esto como un evento de fuerza mayor, un evento eximente de responsabilidad.
- c. Por último, solicitamos a la entidad la ampliación del plazo de la UF1 por lo menos en 31 meses, o siendo consecuente con el plazo que tiene la UF2, con el fin de poder realizar todo el alcance establecido. Si ustedes ven, la UF1 empieza en el kilómetro 260 del proyecto que están organizando y este km está elevado aproximadamente 5m de la UF2, entonces no es consecuente que nosotros terminemos un proyecto que tiene una cota diferente a la cota de la UF siguiente en un plazo diferente; sugerimos que la UF1 y la

UF2 tengan un plazo adecuado, consecuente y similar para poder dar en el costado oriental que da a la Autopista.

21. MARTHA ARIAS DURAN - FERROVIAL CONSTRUCCIÓN SUCURSAL COLOMBIA

Tenemos 2 observaciones puntuales que van en el sentido de la afectación de la Reserva Van Der Hammen en la UF6 y empiezo así:

- a. Somos conscientes de la obligación que tiene el concesionario de cumplir las obligaciones de resultado que se encuentran dentro del Apéndice Técnico 1; ahora bien, para la construcción de la UF6, cuyo alcance es un mejoramiento de la calzada existente y una construcción de una nueva calzada manteniendo un perfil vial de 40 m entre espacios públicos separador central y las 2 calzadas, hemos revisado la información que se encuentra en el Cuarto de Datos, puntualmente en la carpeta C23 en donde está el trazado geométrico del proyecto y vemos que entre las abscisas 4+400 y 5+900 la ANI afecta en 1.5 km la Reserva Van Der Hammen por efectos de la duplicación de la calzada de la Carrera Séptima. En el Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental, se indica que para los fines de intervención de la Carrera Séptima el concesionario deberá por su cuenta y riesgo adelantar los trámites necesarios para la sustracción de las reservas forestales en los cerros orientales y del río Bogotá; en ese mismo apéndice dentro del literal G se indica que la ANI evidenció la inconveniencia para el proyecto de adelantar intervenciones que requieran de la sustracción de la reserva Thomas Van Der Hammen para los fines de actividades de construcción de las unidades funcionales en la Carrera Séptima. En ese orden de ideas, a través de la Adenda 2 la Entidad indica en la nota número 7 en el Apéndice Técnico 1 que, en la UF6, entre los PR4+ 400 y 5+900, en el paso por la Reserva Thomas Van Der Hammen se podrá disminuir la sección del perfil vial representados únicamente en los anchos del separador y del espacio público siempre y cuando este ajuste se obedezca a las restricciones generadas por decisiones de la autoridad ambiental competente. Ahora bien, tenemos la inquietud en este momento y es sí a hoy, teniendo en cuenta o invocando lo que la ANI evidencia en el en el apéndice de gestión ambiental en donde ya se ha demostrado o ya se ha evidenciado una dificultad en la etapa de la estructuración para poder hacer la sustracción de ese tramo de vía a la altura de la Reserva Thomas Van Der Hammen, si en este momento el oferente podrá considerar disminuir la sección del perfil vial dados esos antecedentes. Si no es correcto nuestro entendimiento, agradecemos que se elimine la restricción que hay en el Apéndice ambiental en el sentido de que el concesionario no podrá invocar o no podrá alegar algún evento de fuerza mayor por las demoras o por los inconvenientes que pueda tener ante las autoridades ambientales por estos efectos.

Adicionalmente solicitamos a la ANI en este momento replantear el poder ampliar el polígono de la franja de utilidad pública para para que el concesionario pueda modificar su trazado sin tener los inconvenientes que se representan en el literal b del numeral 6.3 de la minuta del contrato parte general, en el sentido de que cuando el concesionario modifique su trazado geométrico y esta modificación se salga del polígono de la franja de utilidad pública, este tendrá que asumir los riesgos sobre esa modificación.

- b. Nuestra segunda observación va encaminada a los plazos de las unidades funcionales, así como lo han mencionado el resto de los participantes de este foro, sobre todo de las UF1, 2 y 4 que son las que se encuentran ubicadas en la Autopista Norte: en la UF1 la Entidad otorga al concesionario un plazo de 18 meses para la ejecución de los trabajos y como bien es sabido por todos el suelo de estas unidades funcionales no tiene mucha capacidad, por lo cual la Entidad en su estructuración o en el cuarto de datos del proceso indica que se podrá hacer un aligeramiento de los terraplenes que se vayan a realizar en estas unidades funcionales utilizando cenizas. Me uno a la observaciones de los anteriores oferentes, en el sentido de que se ha hecho la investigación con los productores de estas cenizas y como pueden haber épocas en donde hay mucha producción, hay épocas en donde la producción es cero, lo cual limita los rendimientos en los avances; ahora bien, con las restricciones que hay de PMT y los requerimientos que da la Entidad por obvias razones de mantener por cada calzada como mínimo 3 carriles para circulación, pues es necesario hacer de forma escalonada la intervención de las unidades funcionales. En ese sentido, vemos insuficiente el plazo para la ejecución de la UF1 y de la UF3, que es la unidad funcional que está en paralelo a la UF1 por el carril occidental, en atención a que podremos solamente iniciar las intervenciones de la UF 3 cuando tengamos avanzado el tramo de la UF1 para poder garantizar estos carriles mínimos de circulación. En ese orden de ideas, para la UF3 dan plazo de 42 meses una vez finalizada la UF1, es decir, con un plazo de 18 meses tendremos 24 meses para la intervención de la UF3.

Si miramos todas las franjas de unidad funcionales por calzadas de la Autopista Norte, al terminar la UF1 tendríamos una diferencia de nivel porque debemos elevar la rasante para poder atender la cota de inundación de este sector y tendremos una diferencia de nivel entre la UF1 y la UF2 de metros considerables, por lo que la terminación de la UF2 se deberá dar de manera anticipada en los plazos que la Entidad contempla. Igual pasa en el sentido de la calzada occidental para la finalización de la UF3 y la UF4. Nuestra observación va a que se puedan revisar los plazos inicialmente establecidos para la ejecución de estas unidades funcionales, toda vez que hoy no es técnica, ni constructiva, ni en términos de movilidad posible realizar la intervención de estas unidades funcionales en los plazos que están establecidos.

22. CAMILA ACEVEDO - TERMOTECNICA COINDUSTRIAL

Hoy tenemos 2 observaciones:

- a. En relación con el fondeo de la subcuenta predios, observamos que bajo el escenario de disminución de alcance del contrato y no construcción de la segunda calzada de la Carrera Séptima, el fondeo de dicha subcuenta tiene una reducción del orden del 30% frente al alcance completo, por lo tanto solicitamos a la Entidad analizar la real afectación predial por la reducción del alcance, así como analizar la suficiencia de los sondeos teniendo en cuenta que bajo el escenario de no construcción de la Carrera Séptima la disminución del número de predios a adquirir no está teniendo una variación significativa.

- b. Adicionalmente el segundo comentario es que solicitamos a la entidad prorrogar la fecha de cierre de esta licitación.

23. SEBASTIAN TAMAYO - CHINA SHANDONG INTERNATIONAL ECONOMIC & TECHNICAL COOPERATION GROUP LTD - CCECC

- a. Nos gustaría hacer énfasis en unos puntos muy importantes y el primero de ellos es que la ANI entrega la información de referencia de la segunda calzada, la cual se encuentra afectando la protección de la Reserva Van Der Hammen y la reserva forestal de los cerros orientales de Bogotá, lo cual, si nosotros miramos en términos de conservación ambiental, la mayor conservación se debe realizar en los cerros orientales y no en la Reserva Van Der Hammen, por lo cual les solicitamos sin entrar en mucho más detalle porque los demás colegas lo han venido desarrollando, solicitamos a la Entidad reconsiderar se pueda alegar fuerza mayor en asuntos que puedan resultar de los procesos de sustracción en la Reserva.

Es muy importante también tener en cuenta y creo que no se ha mencionado mucho, los riesgos asociados también la conservación de bienes de interés cultural en la Carrera Séptima, generar unas propuestas que no tengan que ver con la sección de la veda sino con el movimiento del diseño geométrico hacia los cerros orientales y realizar la sustracción allí, pues conllevaría también una conservación de bienes de interés cultural. Hemos identificado cerca de 8 bienes de interés cultural del patrimonio arquitectónico en la Carrera Séptima en un estado de deterioro, lo cual pone también en un riesgo social al futuro inversionista y todos los asuntos relacionados con la debida diligencia que hagan los bancos para los procesos de financiación y la bancabilidad del proyecto.

El contrato en su parte especial establece que las partes entienden que no se podrán iniciar obras de gestión especiales y de redes asociadas a la construcción de la segunda causa de la carrera séptima hasta que no se realice el segundo incremento tarifario y se cuente con la disponibilidad del 100% de los predios Distrito previstos en la parte especial; sin embargo, nosotros consideramos que de no cumplirse las condiciones establecidas en el alcance, será el mejoramiento el mejor escenario en el cual el no contrato estipula quien será el encargado de realizar la gestión predial y prever los recursos necesarios para esto, pues en dicho caso se reduce un 30% el valor de las subcuenta de predios. No se considera pertinente en este escenario la reversión de los predios del distrito, pues el escenario de mejoramiento podría requerirse para estas obras.

- b. Hay que hacer una revisión muy exhaustiva de la revisión de los números asociados a las subcuentas y del valor del VPIP, pues el estructurador realiza la estructuración en pesos constantes de 2019 sin tener en cuenta a todos los efectos post covid. Lo estamos viendo con el precio del acero, pero otros insumos también para la construcción se han venido afectando significativamente, por lo cual estamos viendo un escenario de CAPEX muy apretado y el PIB necesita tener un ajuste para que sea atractivo también para los inversionistas poder realizar una oferta en este proyecto. Todo esto nos ha venido generando unos aprietos en cuanto a la toma de las decisiones para participar en el

proyecto y las indefiniciones de la Carrera Séptima en materia ambiental, predial y social en cuanto al alcance de la intervención, puede poner en muy altos aprietos el proceso de bancabilidad del proyecto para lograr un cierre financiero en los 18 meses. Para los demás proyectos de infraestructura ha sido bastante complejo, mucho más con las indefiniciones que tienen y al no contar también con una certeza en lo que será la tarifa y el ingreso, es muy desafortunado también escuchar por parte de la ANI que no, que simplemente implementará el protocolo de relacionamiento con el concesionario Accesos Norte 1. Creo que todos han hecho énfasis en este aspecto.

- c. Creo que todos los oferentes o los posibles oferentes coincidimos en que no es claro para ninguno de nosotros cuál es el verdadero proyecto que se estará ejecutando, entonces le solicitamos una muy amplia revisión de lo que se está pensando como proyecto por parte de la Agencia. Esto se resume también en solicitarles una ampliación del plazo, pues en este momento no vemos viable la participación con los plazos establecidos y creo que ninguno de los presentes tampoco está considerando participar en estos tiempos tan apretados y más con la cantidad de indefiniciones y la cantidad de riesgos pasando del riesgo a la incertidumbre en este tipo de proyecto puntual, por lo cual les solicitamos ampliar el plazo en al menos 2 meses.

24. MARIANA QUIDEL - MERIDIAM FONDO DE INVERSION

- a. Hemos identificado del análisis del proyecto los mismos riesgos e incertidumbres que han levantado los otros ponentes con aspectos del contrato que son bastante inusuales para este tipo de proyecto y están relacionados con los aumentos de la tarifa y cómo están estructurando bajo el contrato de concesión. En particular, el primer aumento de la tarifa, la falta de claridad sobre el alcance de un proyecto sin este primer aumento de la tarifa, los aspectos relacionados con el recaudo y si bien reconocemos que bajo el contrato de concesión hay mecanismos claros para que los fondeos que van de un patrimonio a otros se hagan a plazos definidos y bajo las instrucciones que envía la ANI. Está la necesidad de que exista un protocolo con el concesionario de Accesos Norte 1 para el envío de la información, porque eso es importante desde el punto de vista de sustento y de acceso a la información de poder llevar seguimiento del recado que se está haciendo no sólo desde el punto de vista de los ingresos, sino ¿qué está pasando con las casetas? ¿cómo se están aplicando las tarifas de este tipo de vehículos que están siendo sujetos a las tarifas preferenciales etc.?
- b. Todos los temas que se han mencionado con respecto de tener esta esta información son aspectos bastante fundamentales, son puntos que se han mencionado anteriormente y por estas razones solicitamos muy amablemente y respetuosamente que se considere una ampliación en el plazo para la entrega de la licitación tomando en cuenta que hoy en día están expertos en temas fundamentales de la estructuración que estarán pendientes de aclaraciones por parte de la ANI y también sabemos que hay una serie de respuestas a las preguntas que se hicieron por escrito anteriormente que están previstas para el 8 de octubre, y si se mantiene un plazo de presentación de las ofertas del 2 de noviembre no se dispondrá de tiempo suficiente para poder analizar las respuestas que se van a entregar el 8 de octubre, así como las aclaraciones que

esperamos que la ANI haga después de haber tenido esta sesión de trabajo con todos los proponentes. Por lo tanto, con el objetivo de disponer de un plazo razonable para finalizar nuestro análisis del proyecto y poder entregar una oferta competitiva que consideramos para beneficio para la ANI, para el proceso en general al aumentar el número de proponentes que se podrían presentar a la a la licitación, solicitamos que se pueda emplear este próximo plazo por un mínimo de 2 meses dadas las complejidades que hoy hemos levantado y seguirán siendo analizadas y estructuradas por ambas partes, por parte de la ANI y por parte de los proponentes interesados en el proyecto.

25. CARLOS JAVIER FUQUENE - CONSTRUCTORA CONCONCRETO

Quisiéramos adicionar una solicitud que no se ha hecho y es de pronto una segunda ronda de esta misma reunión o este mismo espacio luego de poder haber revisado las respuestas que ustedes van a remitir con respecto a las que se han realizado por escrito o las que hemos tratado en esta diligencia para dar claridad a las respuestas y nos acogemos a las demás solicitudes de los interesados.

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

La Dra. Diana Cardona agradece en primer lugar a los asistentes a la presente Reunión Informativa su participación en esta, en la medida que para la Agencia Nacional de Infraestructura es importante tomar en consideración las inquietudes que se tengan en torno al Proyecto accesos Norte Fase II. Acto seguido, informa a los participantes que las observaciones presentadas tanto por correo electrónico como por Youtube y presencialmente en este espacio, serán respondidas a través de la(s) respectiva(s) matriz(ces), las cuales serán publicadas en Secop I y en la página web de la Entidad.

Aunado a ello, la Dra. Cardona manifiesta que la Agencia ampliará el plazo para la presentación de Ofertas y abrirá espacios para celebrar nuevas reuniones con los interesados en participar en el Proceso de Selección, de uno en uno y/o grupales, respecto de lo cual se les informará oportunamente mediante el Aviso Informativo correspondiente que igualmente se publicará en Secop I y en la página web de la Entidad.

Quinto. Cierre de la Reunión Informativa.

El Dr. Ricardo Pérez informa a los asistentes a la presente Reunión Informativa que el Acta contentiva de lo aquí desarrollado será publicada en Secop I y en la página web de la Entidad; adicionalmente, el video de esta diligencia puede ser consultado en el siguiente Link de Youtube: <https://youtu.be/z0j5l2WkS4s>.



Una vez cumplido el orden del día y agotados todos los puntos, se da por terminada la Reunión Informativa en el marco de la Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-001-2021 a las 11:57 am del miércoles 29 de septiembre de 2021.

RICARDO PEREZ LATORRE
Coordinador GIT Contratación

Proyectó: Michelle Parra C./Victoria Herrera Z./Yahvezzine Del Castillo L./Fredy Rodríguez A. – Abogados GIT Contratación

