



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-LP-002-2013

FORMULARIO 1
RESPUESTAS A OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE
CONDICIONES

- 1. Observación realizada por OCEISA mediante correo electrónico recibido el 16 de abril de 2013:**

Del numeral 5.3.1.1- TIPO A: EXPERIENCIA EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS, se entiende que la misma se puede acreditar por medio de contratos de segundo orden, en las condiciones que define el pliego, es decir: “los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las obras”.

Entendemos que esta experiencia también se puede acreditar a través de ofertas mercantiles certificadas por el contratista de primer orden. ¿Es correcta nuestra apreciación?

RESPUESTA:

Si es correcta su apreciación, sin embargo, es a los interesados en participar en el presente proceso de selección a quienes les corresponde realizar los análisis que correspondan con el fin de determinar si el contrato por medio del cual se pretende acreditar la experiencia solicitada, se ajusta o no a las previsiones contenidas en el pliego de condiciones, de forma tal que el análisis y respectivo pronunciamiento por parte de la entidad, únicamente se hará durante el proceso de evaluación de las propuestas que se presenten.

2. Observación realizada por Ricardo Dávila de la firma DRAGADOS mediante correo electrónico recibido el 19 de abril de 2013:

Pregunta: En la sección 5.2.1. CAPACIDAD FINANCIERA, sub sección 5.2.1.1.4. NIVEL DE ENDEUDAMIENTO (%), indica: Deberá ser menor a setenta por ciento (70%).

Quisiéramos solicitar se revise el porcentaje de endeudamiento a porcentajes requeridos en proyectos similares en cuanto al tipo de contrato y en cuanto a las necesidades financieras al proyecto objeto de la presente licitación. Dicho porcentaje debería ser igual o similar al solicitado en las concesiones viales donde se requiere un índice de endeudamiento no mayor a 85%.

La reparación y atención de puntos críticos, así como el mantenimiento, se pagara por actas mensuales basada en los precios unitarios; este alcance no demanda los mismo recursos financieros que una construcción a precio fijo.

Es por esto que solicitamos se revise el porcentaje máximo de endeudamiento al mismo nivel de las concesiones que incluyen operación y mantenimiento.

RESPUESTA:

La Entidad ha revisado la solicitud del observante y ha definido llevar a cabo ajuste en el Pliego de Condiciones Definitivo en el nivel de endeudamiento.

3. Observaciones realizada por CARLOS ALBERTO RIVEROS TOVAR mediante correo electrónico recibido el 22 de abril de 2013:

- a.** *Marco contractual. Considero respetuosamente que el alcance y objeto contractual superan en varios aspectos el simple alcance de contrato de obra. En efecto, varias de las obligaciones fundamentales del contrato propuesto consisten en adelantar dicho objeto contractual de obra y atención de puntos críticos; no obstante, adicionalmente se estructuran capítulos adicionales con actividades de carácter principal, y concreto, con la entidad suficiente para ser también consideradas obligaciones principales del contratista, las cuales no están clara y específicamente descritas en el objeto. Vale decir, se han considerado en los pliegos como actividades accesorias y conexas con el cumplimiento de las labores constructivas, cuando en realidad no lo son. Tales actividades y ejecuciones constituyen prestaciones principalísimas del contratista que revisten asunción de responsabilidad y riesgo más allá de la simple ejecución de obra. Respetuosamente sugiero estudiar y/o considerar la descripción del alcance contractual y su objeto de una forma un poco más amplia y comprensiva de todos los alcances y propósitos estatales que se procura alcanzar con el contrato.*

RESPUESTA:

El objeto del contrato ha sido redactado teniendo en cuenta los alcances principales que el contratista tendrá a su cargo en la ejecución del contrato, entre ellos, la ejecución de obra por las actuaciones que deberá efectuar por la atención de los puntos críticos, el mejoramiento, mantenimiento, control de tráfico y vigilancia del corredor, bajo este entendido el objeto del presente proceso es de objeto complejo lo que involucra la ejecución de distintas actividades.

En efecto existen actividades secundarias de tipo técnico, jurídico, ambiental y social que deben ser efectuadas por el contratista pero que consideramos son actividades que se realizan en todos los contratos de obra y el hecho de que se incluyan no quiere decir que deban ser enunciadas en el objeto del contrato entendiendo que existe una clausula que especifica las obligaciones principales.

- b. En el orden de ideas anterior, al parecer, una vez analizada la documentación publicada, la remuneración del contrato está “diseñada” aparentemente para retribuir de manera justa el capítulo de ejecución de obras materiales. Aparece de otra parte que los presupuestos para las demás actividades tienen simplemente una cobertura y estructura de costos, que parece por momentos exigua, incluso no retributiva de los alcances y compromisos que se propone asuma el contratista.*

RESPUESTA:

La remuneración del contrato ha sido calculada de acuerdo a precios asociados a las actividades, el personal y el equipo necesario para llevar a cabo el objeto del contrato. Los precios han sido sustentados mediante la publicación de los Análisis de Precios Unitarios de la proforma No. 8 y la forma de pago de cada una de las actividades, establecida en el Apéndice Técnico de cada módulo, permite señalar que la cobertura y estructura de costos no es escasa.

- c. El aspecto jurídico de defensa de los bienes e infraestructura ferroviaria, las actividades propuestas de control y procesos policivos contra invasiones del corredor férreo público, parecen no tener cupo concreto en los presupuestos ofrecidos, más aún cuando se oferta la asunción de responsabilidad del 80% por parte del contratista, respecto de gestiones y procesos legales cuyo resultado concreto NO depende de un accionar directo del contratista, quien no puede actuar por mano propia (el que sólo puede gestionar legal y debidamente ante autoridad), sino que dependen en últimas de la oportuna acción y reacción del Estado frente a situaciones de “hecho” generadas antijurídicamente por terceros. Revisado el tema, aparentemente no se tiene presupuestos que cubran de manera suficiente, tanto los costos mínimos de dicha gestión, como la retribución comercial derivada de adelantar exitosamente la actividad, conforme a la asunción de riesgo planteada.*

RESPUESTA:

La Agencia considera que las actividades descritas en el numeral 3.6 de la minuta del contrato de cada uno de los módulos en donde se relacionan las obligaciones de efectuar el seguimiento y defensa jurídica de la Infraestructura Férrea de cada corredor pueden ser realizadas plenamente por el personal relacionado en el presupuesto (dos abogados por módulo) con apoyo del personal y equipo de topografía para la identificación de invasiones en el corredor.

No obstante, el contratista deberá garantizar que las actuaciones a adelantar por su parte, tendrán la debida diligencia y presentar su mejor esfuerzo para la protección de los intereses del Estado, garantizando la correcta y debida ejecución de las obligaciones relacionadas con el tema, sin que lo anterior se configure en una obligación de resultado.

- d. Con relación a la administración de la operación ferroviaria, considerados aspectos conocidos de la incipiente operación de pasajeros (adelantada por pequeñas cooperativas, de la zona desde hace años), así como la operación menor derivada de trenes de trabajo requeridos para la obra; y la promoción de eventuales trenes comerciales que desplacen mercancías desde el Magdalena Medio hacia el puerto de Sta. Marta; pareciera que dentro de la estructura contrato de obra resulta altamente exigente, sino adicionalmente oneroso; que el requerimiento legal y de requisitos de ejecución para el asesor de operación sea al menos 10% del valor del contrato ofertado. Dicha condición pareciera una exigencia muy alta para un contrato cuyo objeto principal es la obra, no se observa una estructura de alcance y remuneración concreta de la operación ferroviaria; pero mayor a eso, dicha actividad solamente se ejecutará durante el limitado plazo de la construcción. De este modo, se deja por fuera la posibilidad de obtener la estructuración de una operación local, con equipos técnicos y organizaciones nacionales ya existentes que pueden cooperar para llevar a cabo la operación incipiente requerida; a más de estar en condiciones de adelantar la promoción de una operación comercial de carga (inicial, incipiente, de sondeo si se quiere); pero el condicionamiento de montos de contratación es muy alto aparentemente para lograr estructurar la asesoría local, o incluso a nivel regional (Sur Americano); a plazo tan corto de ejecución.*

RESPUESTA:

Para las exigencias requeridas en el pliego de condiciones respecto a la experiencia en operación y control de tráfico ferroviario es importante tener en cuenta que el corredor ferroviario, en sus condiciones actuales, presenta operación de trenes en dos sectores y la Agencia espera que dicha operación pueda extenderse a otros tramos del corredor una vez se vayan atendiendo los puntos críticos.

La Agencia considera que las exigencias en experiencia de control de tráfico reflejan las necesidades en esta materia para la ejecución global del contrato, teniendo en consideración que esta actividad es la más crítica en términos de seguridad en la operación.

4. Observaciones realizada por VÍAS Y CONSTRUCCIONES mediante radicado No. 2013-409-015027-2 del 22 de abril de 2013:

De acuerdo a los establecido en los Pliegos de Condiciones de la Licitación en Referencia en el numeral 3.2.1.1 Diseños Definitivos entregados por la ANI, para los dos (2) Módulos, de manera respetuosa estamos solicitando la entrega de los diseños correspondientes a los puntos críticos, que por su tamaño, no pudieron colgarse en la página del SECOP.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños definitivos de los puntos críticos mencionados en el Apéndice Técnico de los dos módulos están siendo entregados a los interesados que los han requerido directamente ante la Agencia, no obstante y para facilidad de los interesados, en la publicación de los pliegos definitivos se estableció el cuarto de datos en el que se podrá acceder a esta información a través de medios electrónicos. De otra parte, se realizó una aclaración con respecto a la actualización de precios de estos estudios y diseños en el Apéndice Técnico.

5. Observaciones realizadas por CONSTRUCTORA COLPATRIA mediante correo electrónico y radicado No. 2013-409-015366-2 del 24 de abril de 2013:

5.1. PRIMERA:

En el numeral 5.3.1.2. del Proyecto de Pliego de Condiciones se establece la experiencia en control de tráfico y/o operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios. En este numeral se determina que los proponentes deben acreditar la información sobre **contratos o certificaciones** que indiquen la participación del proponente como encargado principal del Control de Tráfico y/o Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.

En el numeral 5.3.3. se especifica la forma de acreditación de la experiencia Tipo B diferenciando las dos modalidades: contratos y certificaciones. Sin embargo, evidenciamos que las dos modalidades que se permiten para acreditar la experiencia Tipo B están vinculadas al hecho de que es necesario que exista un contrato entre un contratante y un operador.

Por ejemplo en el numeral 5.3.3.2. se exige que:

“Las certificaciones antes mencionadas deberán relacionar la siguiente información:

- *Objeto del contrato*
- *Número del contrato*
- *Entidad contratante”*

El Proyecto de Pliego de Condiciones al exigir la acreditación de la experiencia Tipo B mediante contratos o certificaciones de contratos impide que participen en el proceso de selección las experiencias de las empresas con mayor trayectoria en el mundo en el sector de la operación férrea. A nivel mundial los proyectos ferroviarios propios son los más importantes en el sector de la operación, por lo que exigir la acreditación mediante contratos o certificaciones de contratos desconoce la experiencia de los mayores operadores férreos del mundo, los cuales no han suscrito ningún contrato de operación.

Sin embargo, en atención a que en el presente concurso participarán empresas extranjeras - habida cuenta de la escasa experiencia colombiana reciente en temas férreos - y también a que i) en los diferentes países del mundo hay una gran variedad de relaciones jurídicas entre los operadores y las redes ferroviarias, ii) en los distintos países se usan diferentes metodologías para constatar la existencia y veracidad de las experiencias ferroviarias, y iii) es fundamental para el éxito del proceso que se permita amplia participación internacional, pedimos a la ANI que permita que las empresas ferroviarias que operan redes propias acrediten esa circunstancia mediante diversos medios de prueba, en la medida en que dichos medios cumplan con el objetivo de llevar a la agencia al convencimiento de que la actividad en cuestión efectivamente se ejerce.

De acuerdo con lo anterior, solicitamos a la ANI que aclare lo pertinente en los pliegos para despejar cualquier duda sobre la posibilidad de acreditar ante la ANI la experiencia ferroviaria exigida en los pliegos cuando se trate de experiencia obtenida en operaciones propias, para lo cual sugerimos las aclaraciones para que sean plasmadas en el pliego de condiciones definitivo, no sin antes insistir en que este cambio es fundamental para las empresas de EE.UU y de varios países europeos, en donde diversas empresas ferroviarias operan vías férreas por cuenta propia y por lo mismo no tienen un contrato para esa operación, e igualmente no existe una autoridad que tenga la función específica de emitir esa clase de certificaciones.

Y teniendo en cuenta que en los casos de operaciones por cuenta propia el importe (valor) de la operación y control de tráfico en proyectos propios no puede ser certificado por un tercero o autoridad competente en tanto que se refiere a operaciones propias para la misma compañía en la ejecución de sus negocios. ES

necesario que la ANI admita que los interesados en participar puedan demostrar su experiencia en control de tráfico y/o operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios mediante documentos que demuestren que el operador ha operado por cuenta propia al menos un total de 1000 kilómetros en un año, o su equivalente al sumar los kilómetros/año operados durante los últimos 10 años, si la respectiva operación se ha venido desarrollando durante varios años.

Esta experiencia es ampliamente suficiente para los fines del presente concurso, toda vez que la suma de la longitud de las dos redes ferroviarias que se van a intervenir en Colombia bajo los contratos que se están concursando no supera los 870 kilómetros.

Esto permitirá participar en el proceso a aquellas compañías que, siendo expertas en operación férrea, hacen esta operación sobre vías propias, superando así la dificultad que proviene de la prohibición que trae el pliego de auto-certificar los valores correspondientes a su experiencia.

En la medida en la que se acepte la anterior sugerencia, también es necesario poner de presente que los operadores ferroviarios que operan por cuenta propia en los Estados Unidos tendrían que recurrir a una certificación, de la autoridad competente –Surface Transportation Board- donde constan -todo en los términos establecidos en el documento denominado *Verified Notice of Exemption* que se refiere a la autorización o permiso de adquisición y control de las respectivas vías ferroviarias- los siguientes datos : i) el nombre del ferrocarril cuya operación se permite acreditar asociado al nombre de la compañía que pretende acreditar al experiencia ii) la longitud de la respectiva vía en millas y finalmente iii) la antigüedad de la operación, lo que se necesita para poder calcular los kilómetros/año de experiencia, pudiéndose calcular esta antigüedad por cuanto en el documento consta tanto la fecha del inicio de la licencia como la fecha de la emisión del certificado.

El anterior documento se puede apoyar, con el fin de aumentar la fuerza probatoria de la experiencia acreditada, con los siguientes documentos adicionales:

1. Una copia de certificado de inspección del buen funcionamiento y manejo de las vías ferroviarias cuya operación se quiere demostrar. Estos documentos son emitidos de tiempo en tiempo por la autoridad competente en los Estados Unidos.
2. Una declaración, complementaria con los documentos anteriormente mencionados, en la cual el proponente confirmaría toda la información acreditada en esos documentos e integraría los datos que sean necesarios aclarar o complementar.

Nuestra solicitud permite que la experiencia de los proponentes se acredite mediante certificaciones emitidas por terceros, para preservar la transparencia, y la selección objetiva.

De este modo, solicitamos se incluya la posibilidad de acreditar la experiencia Tipo B de acuerdo del mismo modo a como se estableció en la adenda 2 de Licitación Pública VJ-VE-LP-002 de 2012, permitiendo así la participación de las empresas con mayor capacidad técnica y operativa en temas ferroviarios:

B) Validación de la experiencia a través de certificaciones expedidas por la autoridad ferroviaria pública competente, caso en el cual el proponente deberá relacionar dos (2) certificaciones que indiquen claramente la longitud de la red a su cargo y las longitudes mínimas de dichas redes se enuncian a continuación:

- i) En redes ferroviarias rurales de carga y/o pasajeros la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a La longitud del módulo que se presenta.*
- ii) En redes ferroviarias suburbanas (trenes de cercanías y/o trenes ligeros) la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a 100 km.*
- iii) En redes ferroviarias urbanas tipo Metro y/o Tranvía la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a 10 km.*

El proponente tendrá la posibilidad de anexar más de una certificación para alcanzar, mediante la sumatoria de proyectos, las longitudes mínimas a través de su mayoría en varias redes a su cargo. Sin embargo, no se podrá combinar longitudes de los tres tipos de redes mencionados en el párrafo anterior.

Insistimos en que el problema que se pide solucionar no solamente ocurre en los EE.UU, sino en la mayor parte de las operaciones que se hacen en el Reino Unido, Francia y Alemania son desarrolladas por empresas que operan por cuenta propia, por lo que resulta necesario habilitar mecanismos que cumplan con el propósito de la ANI de asegurar la existencia de las operación pero que simultáneamente permitan la participación de esas empresas en este concurso.

RESPUESTA:

Con el fin de dar mayor claridad al 5.3.3.2, su contenido fue ajustado en la publicación definitiva del pliego de condiciones.

5.2. SEGUNDA:

En el numeral 5.2.1.1.4 del Proyecto de Pliego de Condiciones se exige que el nivel de endeudamiento sea menor a 70%.

El nivel de endeudamiento sostenible de una empresa depende de muchos factores. Unos factores son específicos a la rama de actividad en la que opera. En efecto, para la determinación del nivel de endeudamiento en este caso se deben tomar en consideración los factores que inciden en la rama de la construcción y operación, en especial para el sector férreo.

Este sector requiere por ejemplo muchos activos tangibles (por ejemplo maquinaria) los cuales sirven como garantía de un préstamo a diferencia de otro sector en el que su sistema productivo se basa en activos intangibles. Otro factor que determina el nivel de endeudamiento sostenible es la característica de las empresas dedicadas a la construcción y operación de ferrocarriles que, debido a su tamaño y capacidad técnica y especializada, tienen una gran capacidad de gestión para obtener mayor rentabilidad o capacidad de aportar garantías adicionales.

Por tanto, para juzgar si el nivel de endeudamiento de las empresas es excesivo, habría que tener en cuenta todos estos factores.

Igualmente, se pueden comparar los niveles de endeudamiento de las empresas extranjeras del mismo tamaño que se dedican a la construcción y operación de vías férreas verificando que generalmente están en el 80%.

Por lo anterior, solicitamos ampliar la cobertura del nivel de endeudamiento a 80% ya que de lo contrario grandes compañías extranjeras de construcción y operación de ferrocarriles pueden quedar por fuera del proceso de selección puesto que es razonable en el mercado manejar ese nivel de endeudamiento para este tipo de negocio.

RESPUESTA:

La Entidad ha revisado la solicitud del observante y ha definido llevar a cabo ajuste en el Pliego de Condiciones Definitivo en el nivel de endeudamiento.

6. Observaciones realizadas por TRADE AND INVESTMENT OFFICER - UK TRADE AND INVESTMENT OIL & GAS - MINING – ENERGY mediante correo electrónico del 23 de abril de 2013:

Me dirijo a ustedes con el fin de solicitar una extensión de tiempo para hacer las observaciones a los pliegos de licitación ya que en nuestro caso las empresas que están interesadas en participar son empresas del Reino Unido y los pliegos deben ser traducidos al inglés y luego las observaciones deben ser traducidas al Español nuevamente, por lo que nos gustaría tener 15 días hábiles adicionales para este proceso.

RESPUESTA:

Se aclara a los interesados en participar en el proceso, que el cronograma establecido en el proyecto de pliego de condiciones publicado en el SECOP es un estimativo de las fechas en que probablemente se llevarán a cabo las etapas del proceso, como quiera que el inicio formal de la licitación únicamente se producirá con la expedición de la resolución de apertura del mismo, acto administrativo que se encuentra sujeto a la aprobación de las vigencias futuras que respaldarán el proyecto que se pretende contratar.

No obstante, el tiempo transcurrido desde la publicación de prepliegos hasta la fecha ha otorgado a los posibles proponentes el tiempo suficiente para empezar a adelantar las gestiones necesarias para la estructuración de su propuesta.

7. Observaciones realizadas por MARIA FERNANDA QUINTERO LLANO mediante correo electrónico del 23 de abril de 2013:

7.1. PRIMERA:

Solicitamos corregir la numeración del Proyecto de Pliego de Condiciones desde TITULOS OBTENIDOS EN EL EXTERIOR hasta ASPECTO SUBSANABLES donde se repite la numeración.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados se encuentran reflejados en la numeración del pliego de condiciones definitivo.

7.2. SEGUNDA:

En el numeral 3.1. *Forma de presentar las propuestas* se expresa lo siguiente:

*El Proponente **podrá/No** presentar en su oferta, además de la principal, alternativas que cumplan con los requerimientos del presente Pliego, cada una de las cuales será objeto de evaluación por separado por parte de la Entidad, siempre y cuando no signifiquen condicionamiento para la selección.*

Solicitamos aclarar este párrafo donde se especifique si se puede o no presentar una oferta alternativa.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados en materia de redacción se encuentran reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

7.3. TERCERA:

Solicitamos corregir el numeral 5.1.4. en la viñeta 2 y 3 donde se hace referencia al Instituto y cambiarlo por la ANI.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados en materia de redacción se encuentran reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

7.4. CUARTA:

En el numeral 5.1.14. *Registro único de Proponentes (RUP)* se estableció lo siguiente:

*La persona natural extranjera sin domicilio y la persona jurídica extranjera sin sucursal en Colombia, podrá acreditar este requisito con una declaración rendida bajo la gravedad del juramento, que se entiende prestada con la presentación del documento, por la persona natural o el representante legal de la persona jurídica o apoderado, en la que se indique que tiene la experiencia relacionada con la Actividad, en las especialidades y Grupos aquí previstos. En caso de que no se acredite este requisito la propuesta será **RECHAZADA**.*

Los Proponentes deberán demostrar a través del certificado de inscripción que se encuentre vigente y en firme en el RUP se encuentran clasificados, uno o alguno de los integrantes de la estructura plural, de manera que conjuntamente los miembros del proponente plural acrediten la inscripción en la clasificación relacionada a continuación, así:

Posteriormente en el mismo numeral se establece:

Los proponentes que presenten propuesta de manera individual y que no están obligados a inscribirse en el RUP, en el diligenciamiento de la declaración rendida bajo la gravedad del juramento, deberán manifestar que dentro de las actividades que desarrollan se encuentran las siguientes, de manera que conjuntamente los miembros del proponente plural acrediten la inscripción en las dos clasificaciones relacionadas a continuación:

Solicitamos aclarar si cuando el proponente plural está integrado por sociedades extranjeras y nacionales, donde estas últimas están inscritas en el RUP y tienen las clasificaciones exigidas en el pliego, las sociedades extranjeras no deben presentar obligatoriamente la declaración rendida bajo la gravedad de juramento en el que se indique la experiencia relacionada con la actividad, en las especialidades y grupos.

Por lo tanto, entendemos que con que uno de los integrantes del proponente plural acredite la inscripción en las actividades, especialidad, grupo o sección, división, grupo y clase exigidos en el pliego se da cumplimiento al requisito del numeral 5.1.15. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

RESPUESTA:

No es correcta su apreciación, todos los integrantes que sean personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras domiciliadas en Colombia, deberán estar inscritas en el Rup y estar clasificadas conforme la exigencia del pliego. Las personas extranjeras no domiciliadas deberán diligenciar el formato mencionado en los pliegos.

Para mayor claridad, se aclaró la redacción en los pliegos definitivos.

7.5. QUINTA:

En el numeral 5.2.3.2. *Organización operacional* se estableció:

Para el presente proceso de selección el proponente deberá acreditar, con la información que consta en el Certificado de RUP, que tiene una Capacidad de Organización Operacional, mayor o igual a 3.000 SMMLV para participar en el presente módulo.

Solicitamos aclarar que la Capacidad de Organización Operacional mayor o igual a 3000 SMMLV sirve para acreditar este requisito para ambos módulos.

RESPUESTA:

La Agencia aclaró este requisito en el Pliego de Condiciones Definitivo, de tal forma que los proponentes que quieran presentarse para los dos módulos o para un módulo, deberán cumplir con la Capacidad de Organización Operacional mayor o igual a 3.000 SMMLV para participar.

7.6. SEXTA:

En el numeral 6.2. *Causales de Declaratoria de Desierta del Proceso de Selección* se establecieron dos causales que pueden crear confusión.

I. Cuando se presenten situaciones que impidan la selección objetiva de la propuesta más favorable.

VI. Cuando existan causas o motivos que impidan la escogencia objetiva del Proponente.

Considero que son dos causales muy similares e indeterminadas que pueden conllevar juicios subjetivos. Por lo anterior, solicito se redacten de manera más clara para evitar posibles confusiones.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados están reflejados en el pliego de condiciones definitivo, en el sentido de eliminar la causal prevista en el subnumeral VI del numeral 6.2. En cuanto a la indeterminación de la causal que se mantiene, es preciso aclarar que la misma se encuentra establecida de conformidad con el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 en donde se establecen las pautas para la selección objetiva de los contratistas, por lo tanto, las causales serán aplicadas en concordancia con el mencionado artículo.

7.7. SÉPTIMA:

En el numeral 7.2. *Forma de pago* se estableció que:

Nota: *La forma de pago del presente proceso de selección no genera en ningún momento anticipos o pagos anticipados en favor del contratista.*

Solicitamos a la entidad que permita la solicitud de un anticipo, debido a la magnitud de las obras a contratar, al igual como se había establecido en la licitación VJ-VE-LP-002 de 2012 en la minuta del contrato garantizando siempre su buena administración. Citamos a continuación la cláusula 9 de la minuta del contrato del anterior proceso de selección para que sea tenido en cuenta en la presente licitación:

9.1. Anticipo:

Como anticipo para la ejecución de este contrato, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI ha dispuesto la suma de veinte cuatro mil quinientos treinta y un millones de Pesos MCTE (\$24.531.000.000), la cual será depositada en la fiduciaria _____, en desarrollo del contrato de fiducia N° _____ suscrito entre el contratista y esa entidad con el objeto de manejar los recursos

provenientes de este anticipo, en cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 91 de la Ley 1474 de 2011 y el Artículo 8.1.18 del Decreto 743 de 2012.

Dicho contrato deberá contener al menos las siguientes condiciones:

9.1.1. Se constituirá una fiducia de administración, inversión y fuente de pago, para el manejo de la totalidad de los recursos provenientes del anticipo al cual se refiere la presente cláusula.

9.1.2. La entidad fiduciaria entregará los recursos del anticipo al CONTRATISTA, cuando se vayan cumpliendo los requisitos establecidos en el numeral 9.3 de este contrato para cada actividad desarrollada en ejecución del contrato y mediando la autorización escrita de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI para la realización del respectivo desembolso.

9.1.3. Aunque la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI no será fideicomitente en la fiducia por constituir, teniendo en cuenta la responsabilidad que le asiste en el sentido de garantizar la adecuada administración de los recursos constitutivos del anticipo, participará en el proceso de selección de la fiduciaria que administrará los recursos en las condiciones que se señalan al efecto en el pliego de condiciones de la licitación que dio origen al presente contrato, y vigilará de manera permanente la actividad de dicho administrador fiduciario conforme a lo que se determine en su momento en el contrato de fiducia.

9.1.4. La fiduciaria liquidará mensualmente, a partir de la información técnica suministrada por el contratista con el lleno de los requisitos previstos en el precedente numeral 9.1.2 de este contrato, entregará al CONTRATISTA las sumas que se hayan causado con la ejecución del contrato que cuenten con la aprobación de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI, en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles siguientes a la legalización de la información técnica debidamente aprobada y verificada.

RESPUESTA:

La Agencia en la estructuración del presente proceso de selección, no consideró necesario proporcionar anticipo al contratista teniendo en cuenta la posibilidad de iniciar la ejecución de obras durante la vigencia, de esta manera implementar la forma de pago de actas mensuales de obra. En esta medida, estas características diferencian el presente proceso del proceso de contratación VJ-VE-LP-02-2012 que por su naturaleza son independientes y la regulación del proceso anterior no genera precedente para la Entidad.

7.8. OCTAVA:

En el numeral 7.3. *Plazo de ejecución del contrato* se estableció la posibilidad de la terminación anticipadamente del contrato de la siguiente manera:

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

Solicitamos se disponga en el contrato medidas de protección del contratista frente a esta terminación anticipada de otro sería una carga excesiva que debería soportar el contratista.

RESPUESTA:

La Agencia considera que la terminación del contrato no generará daños al contratista, como quiera que al establecerse dentro de las condiciones contractuales, es una disposición plenamente conocida por el contratista y aceptada de mutuo acuerdo con la suscripción del contrato, contraria a un hecho intempestivo o arbitrario de la entidad, lo cual desestima la existencia de perjuicios ante su aplicación.

7.9. NOVENA:

Solicitamos se corrija la numeración de las proformas ya que en el pliego tienen una numeración diferente a la que están en las proformas publicadas en el SECOP.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados en materia de numeración están reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

7.10. NOVENA:

Solicitamos cambiar en la Proforma 1 *Carta de Presentación de la Propuesta*, literal f, "minuta de Contrato de Administración Delegada" por Contrato de Obra Pública.

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados en redacción están reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

8. Observaciones realizadas por GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico del 24 de abril de 2013:

I. REFERENTES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES.

8.1. Sobre la VIGILANCIA se solicita especificar el alcance de esa tarea; ¿por ejemplo, se deberá realizar el control de acceso a las instalaciones que se señalan en el borrador de Pliego?

RESPUESTA:

Si, La vigilancia se ejecutará sobre las franjas de vía de los corredores férreos a intervenir en cada uno de los módulos así como los bienes muebles e inmuebles descritos en el apéndice técnico del proceso. El alcance de esta actividad se aclarará en los documentos definitivos que serán publicados con el pliego de condiciones.

8.2. Con referencia a VIGILANCIA. ¿Durante el plazo del contrato está previsto el **desarrollo de actividades por parte de terceros** en los talleres de Barranca y El Corzo y en el Kilómetro 5? ¿En este caso cuál es el alcance de la vigilancia?

RESPUESTA:

El único desarrollo de actividades por parte de terceros se llevaría a cabo a través de la circulación de trenes de terceros operadores o del arrendamiento de bienes inmuebles que sean solicitados por algún interesado siempre que el contratista no los requiera para la ejecución de sus actividades y responsabilidades contractuales.

Por lo anterior, el contratista es responsable de los bienes muebles e inmuebles del corredor y por lo tanto deberá realizar las actividades de vigilancia sobre éstos.

8.3. Relativo a VIGILANCIA, ¿a qué corresponde "Móvil 1 Grecia"?

RESPUESTA:

Los tres vigilantes asignados a la estación Grecia ejecutan las siguientes actividades: 1 en las oficinas y almacén, otro en los talleres y bodegas y el último, el móvil, hace el recorrido de los patios y en la red de cambiavías de entrada a cambiavías de salida en dicha estación férrea.

8.4. Referente a OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS. No se indica cómo será la forma de pago para las actividades relacionadas en los literales "a" hasta "i". De otra parte, para poder cuantificar su costo se requiere conocer el número y estado de las querellas interpuestas por el actual administrador. De similar forma se requiere información sobre el número de inmuebles de

que tratan los literales “a” hasta “e” y la correspondiente forma de pago considerando, entre otros aspectos, el costo de los avalúos prediales.

RESPUESTA:

El desarrollo de las actividades descritas en el numeral 1.2.3.3 del proyecto de pliego de condiciones se tiene en cuenta en el pago mensual del personal incluido en el presupuesto oficial que fue considerado en la estructuración para ejecutar dichas actividades. El personal que estará a cargo de ejecutar estas actividades, entre otras, está compuesto en cada módulo por dos (2) abogados, un (1) topógrafo, dos (2) cadeneros y un (1) conductor.

8.5. Concerniente a FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA ECONÓMICA: Se señala en el numeral 3.1.1.1 *ERRORES* que: “Si se presentan discrepancias entre la información contenida en el(los) cuadro(s) de cotización y la información contenida en los soportes, se tomará ésta última para efectos de la evaluación.” Favor indicar cuáles serán los soportes, bajo el entendido que no se entregarán con la PROPUESTA ECONÓMICA los análisis de precios unitarios.

RESPUESTA:

La Agencia acogió su observación y el numeral fue corregido en el pliego de condiciones definitivo.

8.6. Respecto de los REQUISITOS FINANCIEROS HABILITANTES: Se especifica cómo se calcularán los índices financieros para el caso de consorcios y uniones temporales. Se solicitan las indicaciones para el caso de Promesas de Sociedad Futura.

RESPUESTA:

Para el presente proceso las formas de presentación de proponentes plurales son las uniones temporales o consorcio exclusivamente.

8.7. EVALUACIÓN DEL SOBRE No 2. Se menciona el formato 9, documento que no se encuentra dentro de la documentación publicada. Se solicita adjuntarlo.

RESPUESTA:

Se acogió la observación del interesado y se hizo el respectivo ajuste en el pliego definitivo.

8.8. FACTOR DE CALIDAD – OTORGAMIENTO DE PUNTAJE POR EQUIPO ADICIONAL. El proyecto de Pliegos contiene figuras de los equipos que darán lugar a puntaje. Existen diversos modelos según fabricante, que permiten ejecutar el mismo trabajo de los de las figuras. Se solicita indicación al respecto, señalando si el requisito se cumple con máquinas que hacen las mismas funciones.

RESPUESTA:

El proponente deberá relacionar en su propuesta equipos que desempeñen los trabajos solicitados y no necesariamente deben ser aquellos que fueron relacionados en el cuadro ilustrativo. La relación de las imágenes del equipo se realizó únicamente con el fin de proporcionar con mayor claridad qué tipo de equipo se está requiriendo en el proceso.

8.9. PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO. Ante la posibilidad de terminación anticipada se requiere que se indiquen con claridad las condiciones jurídicas para tal caso. Revisadas las Minutas, no se encuentran previstas las compensaciones para el Contratista.

RESPUESTA:

La Agencia considera que la terminación del contrato no generará daños al contratista, como quiera que al establecerse dentro de las condiciones contractuales, es una disposición plenamente conocida por el contratista, contraria a un hecho intempestivo o arbitrario de la entidad, lo cual desestima la existencia de perjuicios ante su aplicación.

II. CONCERNIENTES A LOS APÉNDICES TÉCNICOS: MÓDULOS 1 Y 2.

8.10. RECIBO DE LA INFRAESTRUCTURA Y DEL MATERIAL RODANTE. Se señala en la Forma de Pago que se empleará el personal establecido para la Administración del Corredor. Se hace notar que dentro del personal especificado no se encuentra un perfil adecuado para la verificación y recibo del material rodante y posteriores tareas de verificación técnica del material rodante que utilicen los operadores. Se sugiere incluir un ingeniero mecánico en la plantilla de personal de ADMINISTRACIÓN.

RESPUESTA:

La Agencia acogió la observación del interesado y realizó los respectivos ajustes en el apéndice técnico correspondiente y en la proforma No. 8 que se publican con los pliegos definitivos.

8.11. INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. Se ha entendido, con base en el APU del ítem 2.8 de la Proforma 8, que para los pilotajes con riel de segunda, dicho material será suministrado por la ANI, por cuanto el APU adjunto a la Proforma no incluye el riel ni su transporte. Se solicita confirmar si nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es correcta, la entidad suministrará los rieles de segundo uso. El transporte de éstos fue incluido como un nuevo APU, así mismo se incluyó una aclaración en el apéndice técnico.

8.12. INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. DISEÑOS DEFINITIVOS. Se pregunta por el procedimiento a seguir para obtener los diseños definitivos, para los efectos de preparar la propuesta.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños definitivos de los puntos críticos mencionados en el Apéndice Técnico de los dos módulos están siendo entregados a los interesados que los han requerido directamente ante la Agencia, no obstante y para facilidad de los interesados, en la publicación de los pliegos definitivos se estableció el cuarto de datos en el que se podrá acceder a esta información a través de medios electrónicos. De otra parte, se realizó una aclaración con respecto a la actualización de precios de estos estudios y diseños en el Apéndice Técnico.

8.13. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA VÍA. Se indican las cantidades mensuales a ejecutar de cada una de las actividades allí señaladas. Solicitamos confirmar si estas cantidades son susceptibles de modificación para mayores eficiencias en la programación de obra.

RESPUESTA:

Las actividades incluidas en MANTENIMIENTO y CONSERVACIÓN DE LA VÍA no son susceptibles de modificación, no obstante los precios si, que serán los que proponga el oferente. Se aclara adicionalmente que estas actividades son ajenas a las actividades correspondientes a las obras de intervención de los puntos críticos.

8.14. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA VÍA. En cuanto a las traviesas para cambiavías, se indica una cantidad de 34/mes (cantidad por lo general equivalente un juego de traviesas de cambiavías). Se pide especificar si se trata de juegos completos o si debe entenderse que en general los cambios se harán considerando únicamente las traviesas más dañadas, lo que significaría que por regla general no se cambiarán juegos completos.

RESPUESTA:

El ítem no se refiere a juegos completos sino a traviesas especiales para cambiavías, las cuales se irán reemplazando de acuerdo al estado de las mismas y bajo el plan de trabajo propuesto por el contratista con la aprobación de la interventoría.

8.15. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA VÍA. Reparaciones Locativas en estaciones. Las Proformas 8 especifican montos mensuales y no cantidades de obra. Adicionalmente el Apéndice Técnico reza: *“Las actividades y precios de las obras a ejecutar serán aprobadas por la interventoría y supervisión del contrato. La supervisión del contrato podrá definir intervenciones adicionales que se sujeten a actividades que estén dentro del presupuesto para el presente rubro y que sean sugeridas por el **Ministerio de Cultura**.”* Se interpreta en consecuencia que se trata de un rubro fijo, cuya distribución se acordará con la Interventoría una vez se conozcan las actividades específicas a ejecutar en cada estación. Favor indicar si la señalada interpretación es correcta.

RESPUESTA:

Es correcta la afirmación del interesado. Por tal razón no se debe modificar este rubro dentro de la oferta que presente el oferente. Por lo anterior, se realizó el respectivo ajuste a la proforma que es publicada con los pliegos definitivos.

8.16. ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PARA LA CONSERVACIÓN Y PRESERVACIÓN DE LA VÍA (Módulo 2). Imprevistos Ambientales y Señalización. Se pide a la Agencia aclarar a qué se refiere esta actividad.

RESPUESTA:

El ítem se tiene contemplado en el presupuesto para los costos asociados con el permiso que se debe tramitar ante las corporaciones autónomas regionales para la ocupación de cauces. Las actividades relacionadas con la señalización quedan cubiertas con la inclusión de un ítem exclusivo para señalización en la proforma No. 8.

8.17. MEJORAMIENTO DE VÍA. Se especifica el suministro e instalación de determinadas unidades de fijaciones. Se solicita precisar si se trata de “juegos de fijaciones”, entendiéndose por tales la totalidad de elementos necesarios para fijar los dos hilos del riel a una (1) traviesa.

RESPUESTA:

El ítem se refiere a juego de sujeciones, es decir, cuatro (4) por cada traviesa instalada.

8.18. MEJORAMIENTO DE VÍA. Se especifica que: *“En los sectores de vía correspondientes a los puntos críticos del corredor se deberá suministrar balasto adicional para aumentar la capa de balasto existente y con ello aumentar las especificaciones en la plataforma de vía férrea que permita un valor de carga por eje de 30 ton para lo cual el espesor de la capa de balasto deberá incrementarse a 40 cm”*. Es de señalar que dicha medida puede ocasionar hundimientos al sobrecargar la banca; esta posibilidad no es una hipótesis, sino que corresponde a experiencias ya sufridas en las líneas férreas del país. Se recomienda en estos casos incluir en las Especificaciones la verificación de la capacidad portante de la banca y conforme el resultado obtenido hacer previamente su mejoramiento, junto, posiblemente, con un mayor espesor de balasto.

RESPUESTA:

La especificación correspondiente a los 40 cm de espesor de la capa de balasto corresponde a la intervención requerida únicamente para los puntos críticos, en cuyo caso el contratista deberá realizar el respectivo análisis en los estudios y diseños.

8.19. CONTROL DE TRÁFICO. Se considera necesario que la ANI incremente el personal mínimo exigido para este Control, adicionando, para cada Módulo, un (1) ingeniero y un (1) auxiliar de ingeniería.

RESPUESTA:

La Agencia no acoge la solicitud del interesado toda vez que en el presupuesto de cada módulo, se contempla personal suficiente para ejecutar esta labor.

8.20. CONTRO DE TRÁFICO. ¿Qué exigencias de experiencia/capacitación deberán satisfacerse para considerar que se trata de personal competente?

RESPUESTA:

La normatividad vigente al respecto está establecida por la resolución 3555 de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte y por medio de la cual se establecen los requisitos para expedir la Licencia a los Tripulantes del Sistema Férreo.

8.21. VIGILANCIA DEL COREDOR. Se solicita precisar la cantidad de inmuebles a vigilar, dado que en el proyecto de Pliegos y en los Apéndices Técnicos se señalan nueve (9) inmuebles en cada Módulo que se deben vigilar; pero a su vez se informa, en el borrador de Pliegos, que el Contratista debe vigilar los bienes inmuebles descritos en el Anexo 6, en donde se muestran un número muy superior a los nueve antes citados y sin especificar el periodo de vigilancia. Por su parte los APÉNDICES TÉCNICOS no hacen referencia al Anexo 6, como tampoco se ve reflejado el pago en las PROFORMAS 8 para cantidades diferentes a las nueve ya mencionadas.

RESPUESTA:

En el apéndice técnico se ajustó el alcance de la vigilancia a fin de dar mayor claridad a los interesados.

8.22. ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y VIGILANCIA DEL MATERIAL RODANTE. Se sugiere que rubros como éste se establezcan por parte de la Agencia como rubros fijos, dada su indeterminación. Una vez se dé inicio al contrato se establecerá de común acuerdo con el Supervisor y/o Interventor las intervenciones y correspondientes costos.

RESPUESTA:

Para claridad del interesado en el pliego definitivo se definieron los rubros fijos para la Administración, Conservación Y Vigilancia Del Material Rodante.

8.23. IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS SOCIO AMBIENTALES. Forma de Pago. En el último párrafo de este apartado se lee: "... con el Acta Mensual, las cantidades de obra por cada emergencia..." (subrayado fuera de texto). Se solicita aclaración.

RESPUESTA:

La Agencia tuvo en cuenta la solicitud del interesado y realizó los ajustes correspondientes en los Apéndices Técnicos d el pliego de condiciones definitivo

8.24. IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS SOCIO AMBIENTALES. El valor indicado en las columnas F y G son diferentes. Dado que una parte corresponde a rubro fijo se pide indicar cuál es el valor correcto.

RESPUESTA:

La Agencia realizó los ajustes necesarios en la proforma 8.

III. RESPECTO DEL ANEXO 2 – ESPECIFICACIONES DE LOS TRABAJOS EN LA VÍA.

8.25. SUSTITUCIÓN DE TRAVIESAS DE MADERA. Se solicita revisar el requerimiento de suministrar e instalar traviesas para trocha estándar por las siguientes razones: i) En gran parte de las longitudes de los Módulos 1 y 2 el ancho de la banca no es suficiente para la adecuada instalación de las traviesas previstas; ii) En el momento de cambio de trocha (posiblemente de 1.435 mm), lo más probable es que la totalidad de las traviesas sean de concreto. En caso de hacer el cambio de las traviesas conservando las dimensiones para trocha yárdica se obtendrá un ahorro, lo que redundará en un mayor número de traviesas a cambiar.

RESPUESTA:

El equipo técnico de la Agencia considera que el ancho disponible en el corredor permite instalar traviesas con dimensiones para trocha estándar y por lo tanto no se acoge la observación al respecto.

En respuesta a la segunda observación, la Agencia le indica al interesado que el presente proceso de contratación es el primer paso de la estrategia de reactivación de los corredores férreos y que por lo tanto constituyen una transición a la rehabilitación definitiva éstos, la propuesta de implementación de traviesas de madera en las actividades de mejoramiento y mantenimiento del corredor Bogotá – Belencito se realiza con el fin de dar flexibilidad a las intervenciones, que a futuro, el concesionario (que desarrolle una APP) requiera para la implementación de la trocha estándar en el corredor.

De otra parte, debido a la inexistencia del diseño y homologación de traviesas polivalentes de concreto (yardica – estándar), la opción de la utilización de las mismas se daría a mediano plazo cuando se desarrollen las iniciativas privadas.

8.26. De otra parte, es de hacer notar que dentro de las tareas que se señala realizar se encuentra el cambio de traviesas en puentes y cambiavías, actividades para las cuales no se indica especificación.

RESPUESTA:

La Agencia realizó la revisión correspondiente a la observación y ajustó las especificaciones en el Anexo No. 2.

8.27. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE RIELES: Se recomienda incluir también la longitud de 36 metros, teniendo en cuenta que con ello se disminuye la cantidad de soldaduras en rieles nuevos, ahorro que podrá aplicarse en tramos donde se dejarán los rieles existentes.

RESPUESTA:

Se acoge la solicitud del interesado y en vista de lo anterior, la Agencia realizó las modificaciones respectivas en el Anexo No. 2.

8.28. El documento carece de especificaciones para el suministro e instalación de cambiavías y de riego químico. Se solicita anexarlas.

RESPUESTA:

Se acoge la solicitud del interesado y en vista de lo anterior, la Agencia realizó las modificaciones respectivas en el Anexo No. 2.

IV. EN LO RELATIVO AL ANEXO 3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

8.29. Se solicita “colgar” el Reglamento de Movilización de Trenes y el Manual de Operaciones, en sus últimas versiones.

RESPUESTA:

La Agencia estudiará la solicitud del interesado y de considerarlo pertinente informará el mecanismo mediante el cual se entregará la información.

8.30. Se solicita información con el fin de determinar quién es el titular de las frecuencias radioeléctricas que actualmente se usan en el control de tráfico de los tramos correspondientes a los Módulos 1 y 2. ¿Dicho titular es la Nación o un particular? Adicionalmente se pide indicación si dentro del costo establecido en las Proformas 8 están incluidos los relativos a los permisos de comunicación.

RESPUESTA:

La Agencia la indica al interesado que Fenoco, actual administrador del corredor, subcontrata con un empresa prestadora de servicios especializados de telecomunicaciones, todos los equipos y coberturas necesarias para llevar a cabo la actividad de control de tráfico a lo largo de todo el corredor férreo tanto del tramo Bogotá – Belencito como Dorada – Chiriguaná. No obstante, vale la pena aclarar que actualmente las obligaciones y responsabilidades contractuales en materia de control de tráfico ante esta agencia son exclusivamente de Fenoco y no del prestador del servicio,

obligación que a terminará una vez se de inicio al contrato objeto de este proceso, momento en el cual, el nuevo contratista será responsable integral de estas actividades.

8.31. Se conoce que el actual Administrador cuenta con sistemas de comunicaciones arrendados para el control de las operaciones. Se solicita información con el objeto de determinar si tales sistemas cubren sin interrupción la totalidad de la extensión correspondiente a los Módulos 1 y 2 con canales de voz y datos, necesarios para atender las exigencias de los sistemas de enclavamiento y de señalización.

RESPUESTA:

Tal como se indica en la respuesta de la observación inmediatamente anterior, el servicio especializado de telecomunicaciones brinda una cobertura que permite al actual administrador cubrir todo el corredor férreo a su cargo.

8.32. Del Apéndice Técnico del Módulo 2 se deduce que serán varios los pasos a nivel que quedarán por fuera de la responsabilidad del Contratista. La anterior observación se hace considerando la gran cantidad de pasos a nivel que existen, especialmente en la ciudad de Bogotá D.C. y que no están contemplados en el listado de pasos a nivel a cargo del Contratista (incluidos los pagados por el IDU). Se solicita la aclaración correspondiente.

RESPUESTA:

Los pasos a nivel que no están incluidos dentro del listado no son responsabilidad del contratista, son cruces ilegales. No obstante dentro de las actuaciones jurídicas de acuerdo con el inventario de invasiones que se levantarán, pueden presentarse cruces irregulares por efecto de invasiones, donde si seria una obligación jurídica del nuevo administrador adelantar las gestiones necesarias a que haya lugar..

8.33. Se indica que el Puesto Central de Radio será en Santa Marta. Se solicita conocer la justificación de esa determinación. Se considera recomendable tener otras opciones para el establecimiento de ese Puesto, considerando que en Santa Marta no habrá actividad alguna por parte de ninguno de los Contratistas (Módulos 1 y 2). Adicionalmente se pregunta por la posibilidad de establecer, en caso de adjudicación de ambos Módulos, un único Puesto, desde el cual se controlaría el tráfico de los dos (2) Módulos.

RESPUESTA:

El centro de control de tráfico o puesto central de comunicaciones se puede establecer en cualquiera de las estaciones del corredor relacionadas en el Apéndice Técnico y en la proforma 8 de cada módulo y se realizará de acuerdo a la conveniencia técnica y logística del contratista para ejecutar la actividad de control de tráfico ferroviario.

8.34. Se tiene conocimiento que se han generado, durante el desarrollo de las operaciones que se han venido realizando por parte de los operadores ferroviarios, varias disposiciones, desarrolladas en su momento por Ferrovías, así como por el Ministerio de Transporte. Se solicita información si dichas disposiciones deberán ser aplicadas durante el control de la operación y en caso afirmativo darlas a conocer.

RESPUESTA:

El contratista tendrá la obligación de tener en cuenta todas las disposiciones legales vigentes para el desarrollo de sus actividades, entre ellas, el control de tráfico ferroviario.

8.35. Dentro del personal exigido para las actividades de Administración se encuentran maquinistas, ayudantes y auxiliares. Se solicita dar a conocer las exigencias de experiencia y/o capacitación para este personal.

RESPUESTA:

La normatividad vigente al respecto está establecida por la resolución 3555 de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte y por medio de la cual se establecen los requisitos para expedir la Licencia a los Tripulantes del Sistema Férreo.

8.36. Dado que se efectuará operación con los trenes de trabajo, se ha entendido que el hecho de ser adjudicatario de la licitación habilita al Contratista para llevar a cabo la señalada operación. Se solicita a la ANI indicar si lo expresado es válido.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es válida únicamente si dicha operación se realiza para ejecutar las actividades del contrato respecto a la intervención de puntos críticos, el mantenimiento y el mejoramiento del corredor en lo que se refiere a transportar personal y materiales necesarios para la ejecución de las obras necesarias. Para lo cual el contratista deberá contar con el respectivo permiso de operación, el cual solicitará al Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo establecido en el decreto 3110 de 1997, durante el mes siguiente a la audiencia de adjudicación del contrato.

8.37. MATERIAL RODANTE. Se pide a la Agencia explicación sobre el alcance y/o las especificaciones para la evaluación del *“sistema de frenado”* y de *“Los porcentajes sobre la capacidad de frenado de la locomotora en función de las toneladas y ejes remolcados”*.

RESPUESTA:

El sistema de frenado se debe revisar por “tren tipo” de acuerdo a las composiciones que el tercer operador proponga con base en la carga que desea transportar y se realiza para garantizar la seguridad en la operación del corredor.

$$\text{Porcentaje de frenado } (\lambda) = \frac{\text{Masa frenada (mf)}}{\text{Masa total del tren (mt)}} \times 100$$

La masa total del tren se obtiene sumando la tara y la carga de cada vehículo, incluyendo las locomotoras y la masa frenada del tren se obtiene sumando las masas frenadas de cada vehículo, incluidas las locomotoras. Se recomienda que el porcentaje de frenado sea superior al 40% para garantizar la eficiencia del mismo.

8.38. ASIGNACIÓN DE LA CAPACIDAD Y PREDISPOSICIÓN DEL HORARIO. Se requiere, para el debido conocimiento de las tareas que se deben llevar a cabo, conocer las disposiciones vigentes que tiene el Ministerio de Transporte con relación a la Licencia de Operación y a la Credencial de Operador.

RESPUESTA:

En el Anexo 3 se hace mención al Decreto 3110 de 1997 en el cual se establece el procedimiento para la obtención de la licencia de operación ante el Ministerio de Transporte.

8.39. OBLIGACIONES DE LOS TERCEROS OPERADORES. Adicional a los obligaciones que señala el Anexo 3 se recomienda agregar como obligación que terceros operadores cuenten con adecuados planes de contingencia, en prevención de accidentes que puedan llegar a ocurrir, considerando posible efectos sobre personas y bienes particulares y del Estado (incluida contaminación de cauces).

RESPUESTA:

Se realizaron los respectivos ajustes en el Anexo 3 que es publicado con el pliego de condiciones definitivo.

8.40. EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS EN LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA. Dentro de la disposición que se expresa en el tercer párrafo se utiliza el término "...o una mayor cantidad de recorridos de horario". Se solicita a la ANI revisar dicho término.

RESPUESTA:

La Agenció atendió la solicitud y ajustó el Anexo 3.

8.41. CIRCULACIÓN y ASIGNACIÓN DE LA CAPACIDAD. Dentro de los apartes mencionados se encuentra una aparente contradicción entre lo señalado en uno y otro caso: Bajo CIRCULACIÓN se indica que será el Contratista quien determinará los surcos, pero a su vez en ASIGNACIÓN DE LA CAPACIDAD se especifica que: *Los solicitantes deben presentar a EL CONTRATISTA las solicitudes de capacidad determinando claramente los surcos de movilización, la velocidad de operación y las estaciones origen – destino por medio de un gráfico de malla de circulación. Se solicita aclarar en definitiva quien será el encargado de determinar los surcos de movilización.*

RESPUESTA:

Los surcos de movilización son propuestos por el tercer operador interesado en hacer uso de la infraestructura a cargo del contratista. Sin embargo, es este último el que decide si se acepta la solicitud del tercer operador o cambia su propuesta teniendo en consideración las mallas de circulación totales.

8.42. DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD. Teniendo en cuenta que el plazo para los contratos objeto de esta Licitación es de veinticuatro (24) meses, no resultan claras las disposiciones que hablan de contratos (operación) con duración plurianual. Se ha entendido al respecto que el Contratista no podrá asignar capacidades para un periodo de tiempo que vaya más allá de su permanencia como controlador de operación. Se solicita a la Agencia las precisiones del caso.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es correcta. En este sentido, la Agencia realizó el ajuste respectivo en el Anexo 3 que se publica con los pliegos definitivos.

8.43. DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD. Se solicita revisar y/o ampliar la redacción del párrafo tercero en delante de este apartado, ya que resulta difícil la cabal comprensión de los mismos.

RESPUESTA:

la Agencia realizó el ajuste respectivo en el Anexo 3 que se publica con los pliegos definitivos.

8.44. Adicionalmente, ¿es válida la mención de FERROVÍAS cuando se hace alusión a derechos especiales concedidos por éste?

RESPUESTA:

No es válida la mención. Se informa que se ha realizado el ajuste respectivo en el Anexo 3.

8.45. PRIORIDAD EN LA REPARTICIÓN DE LA CAPACIDAD. Se pide que la ANI especifique cuáles son las tipologías de servicio.

RESPUESTA:

Las tipologías de servicio a que se hace mención en el Anexo 3 corresponden a pasajeros y carga.

9. Observaciones realizadas por COMSA EMTE SAS mediante correo electrónico del 24 de abril de 2013:

Me dirijo a ustedes en relación al siguiente numeral 5.2.1.1.4 del Pre-pliego de la referencia:

“5.2.1. CAPACIDAD FINANCIERA

Para el presente proceso de selección los proponentes deberán acreditar los siguientes requisitos de capital de trabajo, índice de liquidez, nivel de endeudamiento y patrimonio.

.....

5.2.1.1.4. NIVEL DE ENDEUDAMIENTO (%)

Deberá ser menor a setenta por ciento (70%)”

En relación a este numeral, solicitamos a la entidad fijar el Nivel de Endeudamiento en 80%, tal y como fue establecido en el anterior proceso licitatorio No. **VJ-VE-LP-002 DE 2013**, con el fin promover una participación más plural.

RESPUESTA:

La Entidad ha revisado la solicitud del observante y ha definido llevar a cabo ajuste en el Pliego de Condiciones Definitivo en el nivel de endeudamiento.

10. Observaciones realizadas por FERROVIAS COLOMBIA mediante correo electrónico del 24 de abril de 2013:

10.1. PRIMERA:

Se encuentra que dentro del proyecto de pliegos de condiciones, en lo relacionado con la acreditación de los requisitos habilitantes no se regula el modo en el cual se podría acreditar la experiencia de sociedades matrices de los proponentes, así como tampoco se indica como acreditar experiencia de otras sociedades que controla la matriz del proponente.

Queremos llamar la atención a la Agencia respecto de este tema, en la medida que como es ampliamente conocido dentro del sector de la construcción y en particular de infraestructura, estos proyectos en la mayoría de las ocasiones no son ejecutados directamente por el proponente o su matriz, sino que se suele ya sea: (i) constituir vehículos para dicho tipo de fines; (ii) la ejecución del proyecto del grupo empresarial que tiene la experiencia en el proyecto particular se encuentra en otra sociedad cuyo objeto específico corresponde a dicha especialidad o; (iii) el proyecto es ejecutado en el exterior por la sociedad residente y constituida de conformidad con las leyes del país en que se ejecutará el proyecto, en la medida que la matriz se encuentra situada en otro país. Bajo cualquier evento, es constantemente reconocido que la experiencia se mantiene en el seno del grupo empresarial que controla la matriz.

Por lo anterior, se solicita que al igual que en otros procesos de licitación que ha adelantado o se encuentra adelantando la Agencia, se incluya la posibilidad de:

- (i) Acreditar los requisitos habilitantes por parte de cada proponente individual o integrante de un proponente plural, por intermedio de la sociedad

matriz o de alguna de sus sociedades controladas siendo el proponente o el integrante del proponente su matriz, sin que sea necesario que esta se constituya como integrante del proponente **y**;

(ii) Acreditar los requisitos habilitantes por parte de cada proponente individual o integrante de un proponente plural, por intermedio de alguna de las sociedades que controla la matriz del proponente o integrante del proponente plural, sin que sea necesario que esta se constituya como integrante adicional del proponente.

Valga indicar que la garantía que se exige en estos eventos, por lo general consiste en que la sociedad matriz suscriba un documento en el cual se compromete a responder por las obligaciones del proponente o integrante del proponente plural, dando de esta manera plena certeza a la entidad que la sociedad controlada se encuentra plenamente respaldada.

Para efectos de lo anterior, se propone a la entidad incluir la siguiente disposición, la cual es muy similar a una redactada dentro de un mismo proceso publicado recientemente por la ANI:

a) El Proponente o sus Integrantes podrán acreditar los Requisitos Habilitantes con la experiencia, indicadores y demás soportes de (i) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (ii) de sus matrices, o (iii) de sociedades controladas por sus matrices. Para estos efectos, se deberá acreditar una situación de control entre el Proponente o cualquiera de sus Integrantes, según sea el caso, y sus correspondientes matrices y/o sociedades controladas. Se considerará que habrá situación de control únicamente cuando se verifique que la sociedad que se considera controlante o matriz con respecto a la sociedad controlada tiene el cincuenta por ciento (50%) o más de su capital social o se acredite el cumplimiento de cualquier de los eventos indicados en el artículo 261 del Código de Comercio y tomando en consideración lo indicado en el artículo 260 del Código de Comercio.

b) El Proponente deberá acreditar la situación de control en los casos previstos en el numeral anterior de la siguiente manera: (a) Si la sociedad que se considera controlada es colombiana, la situación de control se verificará en (1) su correspondiente certificado de existencia y representación legal en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior o (2) mediante certificado suscrito por el revisor fiscal (o por el representante legal y contador en caso de no tener revisor fiscal) de la sociedad que se considera controlada respecto de la composición accionaria de dicha sociedad. (b) Si la sociedad que se considera controlada es extranjera, la situación de control se verificará: (1) mediante el certificado de existencia y representación legal de la

sociedad controlada en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el inciso (a) anterior, en caso de que su jurisdicción de incorporación tuviere tal certificado y en el mismo estuvieren registradas dichas circunstancias, o (2) mediante la presentación de un documento equivalente al certificado de existencia y representación legal según la jurisdicción de incorporación de la sociedad controlada en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior del presente Documento, siempre que en el mismo estuvieren registradas dichas circunstancias, o (3) mediante certificación expedida por autoridad competente, según la jurisdicción de incorporación de la sociedad controlada, en el que se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior del presente Documento, o (4) mediante certificación expedida conjuntamente por los representantes legales del Proponente (o los integrantes de la Estructura Plural) y de la sociedad controlante, legalizada a través de declaración hecha ante autoridad competente para recibir declaraciones juramentadas en la respectiva jurisdicción; para fines de claridad únicamente, la certificación podrá constar en documentos separados suscritos por los representantes legales de cada una de las sociedades involucradas, en la cual conste que en el país de su incorporación no existe autoridad que expida certificados en los que conste la situación de control de una sociedad, y en el cual se evidencie la misma (la situación de control). (c) Si el Proponente (o cualquiera de sus Integrantes) acredita los Requisitos Habilitantes de sociedades controladas por su matriz, se deberán acreditar las correspondientes situaciones de control (i) de la matriz con respecto al Proponente (o a cualquiera de sus Integrantes) y (ii) de la matriz con respecto a las sociedades que acreditan los Requisitos Habilitantes correspondientes, según lo previsto anteriormente.

c) *La matriz deberá suscribir un documento que garantice las obligaciones de sus filiales.*

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud como quiera que dada la naturaleza del objeto a contratar por medio del presente proceso, para la Agencia es muy importante garantizar que el proponente que resulte adjudicatario del proceso sea quien directamente acredite que posee la experiencia requerida para asumir la ejecución del objeto contractual, razón por la cual no será posible acreditar el cumplimiento de dichos requisitos a través de matrices o sociedades distintas de aquellas que ostenten la calidad de proponentes en el presente proceso.

10.2. SEGUNDA:

Se solicita que en el pliego definitivo se incluya expresamente la posibilidad de aportar copias auténticas de los documentos que sean necesarios presentar en las propuestas en el proceso de selección de la referencia. Lo anterior con el fin que la entidad imparta claridad respecto del cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 2º del Artículo 254 del Código de Procedimiento Civil, obra que regula los asuntos relacionados con los medios probatorios.

RESPUESTA:

Tal y como lo establece el numeral 2.5 del pliego de condiciones, se le precisa al observante que en relación con el tema materia de su observación, la Agencia dará aplicación a lo dispuesto en los artículos 5 y 25 del Decreto No.019 de 2012.

11. Observaciones realizadas por INCOFER SAS mediante correo electrónico del 24 de abril de 2013:

11.1. *Por medio de la presente comunicación nos referimos a las condiciones habilitantes, requeridas en el **Proyecto de Pliego de Condiciones del proceso de contratación VJ-VE-LP-002-2012**, en las que no se indica la forma de acreditación de experiencia de sociedades matrices de ni de otras sociedades que controla la matriz del proponente.*

Es de señalar que habitualmente estos proyectos no son ejecutados directamente por el proponente o su matriz, sino que son realizados por medio de la constitución de sociedad para tal fin, incluyendo la ejecución en asociación con terceros con objeto específico correspondiente a dicha especialidad o a través de una sociedad residente y constituida de conformidad con las leyes del país en que se ejecutará el proyecto, en la medida que la matriz se encuentra situada en otro país.

En cualquier caso, es reconocido que la experiencia se mantiene en el seno del grupo empresarial que controla la matriz.

Considerando que la Agencia adelanta o ha adelantado otros procesos de licitación en los que ha incluido esta forma de acreditación de experiencias, amablemente solicitamos la inclusión de las siguientes posibilidades de acreditación de experiencia:

- a) Acreditar los requisitos habilitantes por parte de cada proponente individual o integrante de un proponente plural, por intermedio de la sociedad matriz o de alguna de sus sociedades controladas siendo el proponente o el integrante del proponente su matriz, sin que sea necesario que esta se constituya como integrante del proponente **y**;*
- b) Acreditar los requisitos habilitantes por parte de cada proponente individual o integrante de un proponente plural, por intermedio de alguna de las sociedades que controla la matriz del proponente o integrante del proponente plural, sin que sea necesario que esta se constituya como integrante adicional del proponente.*

Es práctica habitual la solicitud como garantía para estos eventos, la suscripción de por parte de la sociedad matriz de un documento en el cual se comprometa a responder por las obligaciones del proponente o integrante del proponente plural, dando de esta manera plena certeza a la entidad que la sociedad controlada se encuentra plenamente respaldada.

Se propone a la Agencia incluir la siguiente disposición, considerando la redacción incluida en un mismo proceso publicado recientemente por la ANI:

- i. El Proponente o sus Integrantes podrán acreditar los Requisitos Habilitantes con la experiencia, indicadores y demás soportes de (i) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (ii) de sus matrices, o (iii) de sociedades controladas por sus matrices. Para estos efectos, se deberá acreditar una situación de control entre el Proponente o cualquiera de sus Integrantes, según sea el caso, y sus correspondientes matrices y/o sociedades controladas. Se considerará que habrá situación de control únicamente cuando se verifique que la sociedad que se considera controlante o matriz con respecto a la sociedad controlada tiene el cincuenta por ciento (50%) o más de su capital social o se acredite el cumplimiento de cualquier de los eventos indicados en el artículo 261 del Código de Comercio y tomando en consideración lo indicado en el artículo 260 del Código de Comercio.*
- ii. El Proponente deberá acreditar la situación de control en los casos previstos en el numeral anterior de la siguiente manera: (a) Si la sociedad que se considera controlada es colombiana, la situación de control se verificará en (1) su correspondiente certificado de existencia y representación legal en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior o (2) mediante certificado suscrito por el revisor fiscal (o por el representante legal y contador en caso de no tener revisor fiscal) de la sociedad que se considera controlada respecto de la composición accionaria de dicha sociedad. (b) Si la sociedad que se considera controlada es extranjera, la situación de control se verificará: (1) mediante el certificado de existencia y representación legal de la sociedad controlada en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el inciso (a) anterior, en caso de*

que su jurisdicción de incorporación tuviere tal certificado y en el mismo estuvieren registradas dichas circunstancias, o (2) mediante la presentación de un documento equivalente al certificado de existencia y representación legal según la jurisdicción de incorporación de la sociedad controlada en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior del presente Documento, siempre que en el mismo estuvieren registradas dichas circunstancias, o (3) mediante certificación expedida por autoridad competente, según la jurisdicción de incorporación de la sociedad controlada, en el que se evidencie los presupuestos de control descritos en el literal (a) anterior del presente Documento, o (4) mediante certificación expedida conjuntamente por los representantes legales del Proponente (o los integrantes de la Estructura Plural) y de la sociedad controlante, legalizada a través de declaración hecha ante autoridad competente para recibir declaraciones juramentadas en la respectiva jurisdicción; para fines de claridad únicamente, la certificación podrá constar en documentos separados suscritos por los representantes legales de cada una de las sociedades involucradas, en la cual conste que en el país de su incorporación no existe autoridad que expida certificados en los que conste la situación de control de una sociedad, y en el cual se evidencie la misma (la situación de control). (c) Si el Proponente (o cualquiera de sus Integrantes) acredita los Requisitos Habilitantes de sociedades controladas por su matriz, se deberán acreditar las correspondientes situaciones de control (i) de la matriz con respecto al Proponente (o a cualquiera de sus Integrantes) y (ii) de la matriz con respecto a las sociedades que acreditan los Requisitos Habilitantes correspondientes, según lo previsto anteriormente.

iii. *La matriz deberá suscribir un documento que garantice las obligaciones de sus filiales..*

RESPUESTA:

Su observación fue acogida y el tema de las matrices y subordinadas fue regulado en el pliego de condiciones definitivas.

11.2. En forma adicional, amablemente solicitamos que el pliego definitivo incluya la posibilidad de aportar copias auténticas de los documentos que sean necesarios presentar en el proceso de selección de la referencia. Lo anterior con el fin que la entidad imparta claridad respecto del cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 2º del Artículo 254 del Código de Procedimiento Civil, obra que regula los asuntos relacionados con los medios probatorios.

RESPUESTA:

Tal y como lo establece el numeral 2.5 del pliego de condiciones, se le precisa al observante que en relación con el tema materia de su observación, la Agencia dará aplicación a lo dispuesto en los artículos 5 y 25 del Decreto No.019 de 2012.

12. Observaciones realizadas por GONZALEZ & SONS EQUIPMENT INC. mediante correo electrónico del 25 de abril de 2013:

Numeral 5.3.1.1 TIPO A: EXPERIENCIA EN REPARACION Y MANTENIMIENTO DE VIAS FERREAS: En el párrafo 7 dice "En relación con los contratos celebrados en el exterior, debe tenerse en cuenta que solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales."

12.1. *Observación 1: Este párrafo debe modificarse en el sentido de que no aplica a los proponentes originarios de los Estados Unidos, en virtud del tratado de libre comercio (TLC) entre los dos países, por lo siguiente:*

1. El TLC en el Capítulo Nueve-Contratación Pública, Artículo 9.2: Condiciones Generales, Trato Nacional y No Discriminación, Numeral 1, dice "Con respecto a cualquier medida cubierta por este Capítulo, cada Parte otorgará incondicionalmente a las mercancías y servicios de la otra Parte y a los proveedores de tales mercancías y servicios, un trato no menos favorable que el trato más favorable otorgado por dicha Parte a sus propias mercancías, servicios y proveedores."

2. El TLC en el Capítulo Nueve-Contratación Pública, Artículo 9.7 : Condiciones de Participación, Requisitos Generales, Numeral 1, inciso (b) dice que cuando una entidad contratante solicite que los proveedores deban satisfacer ciertas condiciones de participación, la entidad deberá: "valorar la capacidad comercial, técnica y financiera de un proveedor sobre la base de sus actividades globales de negocio, incluyendo sus actividades en el territorio de la Parte del proveedor, así como sus actividades, de haberlas, en el territorio de la Parte de la entidad contratante;"

En consideración de lo anterior, los contratos acreditados por los proveedores de servicio estadounidenses en territorio de los Estados Unidos deberían por tanto ser considerados para efectos de evaluación con el mismo tratamiento indicado en el párrafo 4 del citado numeral de los Pliegos de Condiciones.

RESPUESTA:

El numeral 5.3.3.1. de ninguna manera establece una discriminación para los oferentes extranjeros, al contrario iguala a los proponentes nacionales y extranjeros respecto de la forma de acreditar la experiencia necesaria, toda vez que independientemente de que el proponente sea nacional o extranjero deberá acreditar la experiencia en el exterior de la mismas manera, para todos los participantes en el proceso.

12.2. *Observación 2: En relación con el mismo párrafo del numeral 5.3.1.1 del Proyecto de Pliegos de Condiciones.*

Que se entiende por organismos multilaterales?

Muchos grandes operadores ferroviarios en los Estados Unidos (p ej., Amtrak, CSX, Florida East coast Railway, Tri-rail, por mencionar solo algunos) son entidades de carácter privado, no publico, y contratan cientos de millones de dólares anuales en servicios de construcción y mantenimiento de vías férreas (aportando experiencia y capacidad de contratación a sus contratistas y sub-contratistas). Además de lo expresado anteriormente en relación con el TLC, habría que agregar que el citado párrafo de los Pliegos de Condiciones contribuye a limitar la habilitación de proveedores internacionales con experiencias por fuera del territorio nacional colombiano y por tanto, contrario al espíritu de transparencia que debe acompañar el proceso licitatorio, desfavorece la participación plural de oferentes.

Solicitamos respetuosamente la modificación de los párrafos 4 y 7 del numeral 5.3.1.1. de tal forma que, en el primero, se haga explícito que el tratamiento exclusivo a los contratos celebrados en Colombia se extiende a los celebrados por proveedores estadounidenses en su territorio y , en el segundo, se aclare que esta condición no aplica, a los proveedores estadounidenses ni , cuando sea del caso, a los proveedores de los otros países mencionados en la sección de ACUERDOS INTERNACIONALES O TRATADOS DE LIBRE COMERCIO APLICABLES del aviso de convocatoria de la presente licitación.

RESPUESTA:

El numeral 5.3.3.1. de ninguna manera establece una discriminación para los oferentes extranjeros, al contrario iguala a los proponentes nacionales y extranjeros respecto de la forma de acreditar la experiencia necesaria, toda vez que independientemente de que el proponente sea nacional o extranjero deberá acreditar la experiencia en el exterior de la misma manera, para todos los participantes en el proceso.

Debe entenderse por ORGANISMO MULTILATERAL: organización que se encuentra conformada por tres o más naciones cuya principal misión será trabajar conjuntamente en las problemáticas y aspectos relacionados con los países que integran la organización en cuestión

13. Observaciones realizadas por TRENES DEL CARIBE “TREN CAR SAS” mediante correo electrónico del 25 de abril de 2013:

13.1. Ampliar el plazo de entrega de las propuestas por lo menos 30 días más, pues dadas las características de la licitación, el socio extranjero que sería el único con posibilidades de cumplir con la experiencia de operador, y en consecuencia la consecución de certificados y su consularización o apostille, así como la obtención de los permisos temporales para ejercer la profesión en Colombia para el personal especializado, demandan muchos trámites que toman tiempo y los plazos otorgados si bien podrían ser muy justos también podrían no llegar a ser cumplidos por demora en estos trámites, más aún viniendo de países con idiomas diferentes al inglés y con alfabetos diferentes al castellano, como sucede con los países del Asia.

RESPUESTA:

Se aclara a los interesados en participar en el proceso, que el cronograma establecido en el proyecto de pliego de condiciones publicado en el SECOP es un estimativo de las fechas en que probablemente se llevarán a cabo las etapas del proceso, como quiera que el inicio formal de la licitación únicamente se producirá con la expedición de la resolución de apertura del mismo, acto administrativo que se encuentra sujeto a la aprobación de las vigencias futuras que respaldarán el proyecto que se pretende contratar.

No obstante, el tiempo transcurrido desde la publicación de prepliegos hasta la fecha ha otorgado a los posibles proponentes el tiempo suficiente para empezar a adelantar las gestiones necesarias para la estructuración de su propuesta.

13.2. Reducir el Capital de Trabajo Demandado. *Para TREN CAR SAS es claro y coincide con la ANI en que el proponente favorecido tenga las mejores condiciones de solidez y solvencia financiera para atender los contratos objeto de esta licitación pública. No obstante, considerando que el capital de trabajo exigido redondea los OCHENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$80.000.000,°°) M/CTE, consideramos que tal condición resulta exorbitante para unos contrato que demandaran inversiones en reparaciones cercanas a los 30 mil millones de pesos cada uno, y cuyo flujo de caja en ningún caso excedería los 3.800 millones de pesos mensuales, que en el peor de los casos suponiendo una mora de 90 o 120 días no excedería los 11 mil millones de pesos.*

RESPUESTA:

La Entidad considera que el indicador de capital de trabajo obedece al tipo y monto de proyecto a que la Entidad pretende adjudicar con la presente licitación, por lo anterior NO se acepta la solicitud del interesado.

13.3. Reducir el Patrimonio exigido de POx 55%, *que para ambos contratos redondea los 103 mil millones de pesos, y no se trata de un crédito, sino de una obra y una administración de unas vías, con recursos del estado, que serán minuciosamente vigilados por la interventoría, mes a mes. En nuestra opinión, esta exigencia esta fuera de proporción.*

RESPUESTA:

La Entidad considera que el indicador de Patrimonio obedece al tipo y monto de proyecto a que la Entidad pretende adjudicar con la presente licitación, por lo anterior NO se acepta la solicitud del interesado.

14. Observaciones realizadas por VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A. GRUPO A.C.S mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

14.1. Respecto al Capítulo 4, el cronograma de la licitación establece como fecha de la visita a la vía programada por la ANI el periodo del 20 al 24 de mayo de 2013. Se solicita un

cronograma detallado para la visita de ambos módulos, para nuestra previsión de personal a desplazar.

RESPUESTA:

Considerando que se realizó un recorrido durante la semana prevista con participación de más de 30 firmas, la Agencia ha tomado la decisión de eliminar la visita del cronograma del pliego definitivo, por lo que en caso que un interesado lo requiera, deberá remitir una comunicación a la Gerencia de Modo Férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitándole permiso para acceder al corredor.

14.2.- Respecto del Apartado 5.4.2 de Proyecto de Pliego sobre “Factor de Calidad” en la que se evalúa y puntúa el poseer o disponer una serie de medios específicos para trabajos en vía, para su evaluación hay que adjuntar facturas con el número de serie de cada máquina apuntado o indicado. Caso de que en alguna factura y para alguna máquina no se hayan registrado su número de serie, ¿cómo se puede justificar su posesión válida a ojos de la ANI?

RESPUESTA:

Con esta exigencia, la Agencia busca que se garantice que el equipo ofrecido corresponda al que se utilizará en la ejecución del contrato, por lo tanto, en el caso que la factura no contenga el número del serial, esta disponible la opción de alquiler de equipos.

14.3.- Respecto al apartado “5.3.1.2 Tipo B”, se establece que se debe acreditar experiencia como “Encargado principal del Control de Tráfico y/o Operación de la infraestructura”. Se ruega que confirmen si los términos “Gestión de tráfico de trenes”, así como “Gestión de la organización necesaria para la ejecución del transporte” satisfacen dicho requisito de experiencia.

RESPUESTA:

En el primer caso se acepta la experiencia por cuanto se relaciona con proyectos ferroviarios, la segunda no se acepta por cuanto no es específica para temas férreos, a menos que el alcance de la certificación así lo indique.

15. Observaciones realizadas por CEMENTOS ARGOS S.A. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

15.1. INVERSIONES PARA SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRAVIESAS DE MADERA.

La instalación de traviesas nuevas se ejecutará en los sectores de vía que exista mayor ausencia de traviesas de concreto y los sectores en que las traviesas existentes presenten un alto grado de deterioro. Las traviesas nuevas a instalar deberán tener las dimensiones indicadas en el Anexo 2 – Especificaciones de trabajos en la vía. La actividad deberá realizarse bajo la aprobación de la interventoría del contrato, principalmente respecto a la selección de los sectores de traviesas para reemplazar.

Cantidad Total: 40.000 traviesas de madera (incluyendo sujeciones)

En el Manual Técnico de la vía se pide el cambio de traviesas deterioradas de madera por traviesas de madera de trocha estándar (previendo un cambio futuro a este tipo de trocha). Por favor establecer una vida útil mínima de las traviesas de madera, ya que consideramos que esto anticipa el cambio de la vía a trocha estándar en el futuro, o tener una trocha dual, esto podría pasar un periodo de 6 a 10 años antes de que esto sea una realidad, pudiendo en este tiempo haber cumplido su vida útil (traviesas de madera con longitud para trocha estándar). En este caso consideramos mejor pedir desde ya traviesas de concreto en tamaño estándar, que aunque la inversión inicial puede ser mayor a las de madera, se ve compensado con una mayor vida útil que permita su uso en 6 u 8 años o más en el futuro próximo.

RESPUESTA:

Considerando que el presente proceso de contratación es el primer paso de la estrategia de reactivación de los corredores férreos y que por lo tanto constituyen una transición a la rehabilitación definitiva éstos, la propuesta de implementación de traviesas de madera en las actividades de mejoramiento y mantenimiento del corredor Bogotá – Belencito se realiza con el fin de dar flexibilidad a las intervenciones, que a futuro, el concesionario (que desarrolle una APP) requiera para la implementación de la trocha estándar en el corredor.

De otra parte, debido a la inexistencia del diseño y homologación de traviesas polivalentes de concreto (yardica – estándar), la opción de la utilización de las mismas se daría a mediano plazo cuando se desarrollen las iniciativas privadas.

15.2. MEJORAMIENTO DE VÍA

La Agencia Nacional de Infraestructura puso a disposición un monto en el Presupuesto Oficial que se utilizará exclusivamente para el mejoramiento de vía en actividades específicas para mejorar las especificaciones de la vía y por ende incrementar la seguridad del corredor.

Las Actividades y Cantidades para el mejoramiento de vía se relacionan a continuación:

- Suministro e instalación de traviesas de madera y sujeciones 40.000 Traviesas
- Suministro e instalación de Balasto 25.000 m³
- Alineación de vía 53.000 ml-vía
- Nivelación de vía 53.000 ml-vía

Consideramos que la recuperación de los 71 puntos críticos, con riego de balastro, cambio de traviesas y riel de 90 libras (ojala pudiéramos tener esta vía en riel de 115 libras),

permitirá una adecuada operación y cargas por eje 18 ton y una velocidad máx. de 80 km/h. que mejoraran considerablemente el perfil de la vía, pero los demás tramos de la vía que no serán ni intervenidos ni mejorados pasarán a **ser los nuevos puntos críticos**, ya que aunque estos tramos pueden estar en un buen estado aparente, pero presentan una pobre capa de balastro, rieles de 32 y 60 libras, deformación de los rieles, alto desgaste lateral y un perfil en las curvas que no cumplen con las normas técnicas UIC – International Union of Railways, normas que permiten un mayor ancho en las curvas para proteger el desgaste de las ruedas y del perfil de los rieles por ejemplo. Con lo anterior, una operación férrea con tramos excelentes y recién recuperados pero otros tramos en regulares condiciones no permitirán una velocidad adecuada en los 230 km de vía y por lo tanto, se tendrá que realizar una operación a muy baja velocidad (10 a 15 km/hr) para evitar descarrilamientos en los tramos no intervenidos.

Otro aspecto a considerar, es el uso de bateadoras manuales en muchos tramos de la vía, ya que la distancia entre traviesas es muy poca e irregular, no permitiendo el trabajo con Bateadora mecanizada, haciendo más dispendioso y a un mayor costo unitario el trabajo de bateo del balastro.

RESPUESTA:

Considerando que el presente proceso de contratación es el primer paso de la estrategia de reactivación de los corredores férreos y que por lo tanto constituyen una transición a la rehabilitación definitiva de éstos, no contempla el cambio de rieles a 115 lb/yd.

Este será un requerimiento para el concesionario que desarrolle una APP en los corredores.

En cuanto a las bateadoras manuales, estas herramientas están previstas dentro de los equipos propuestos para obtener calificación como factor de calidad.

15.3. MEJORAMIENTO DE CAPACIDAD DE TÚNELES Y PUENTES

No encontramos mayor información sobre la capacidad portante de puentes y túneles para determinar si por su fecha de construcción requieren de reforzar su estructura y/o incluso su reemplazo, para permitir la operación de trenes de mayor capacidad a las locomotoras U10B que operaban en esa ruta y que ahora debieran ser consideradas como locomotoras de maniobras en patio. Sería muy importante recibir un inventario y estudio de capacidad portante de los puentes y el perfil de los túneles.

RESPUESTA:

Se aclara que los puentes de los corredores objeto de la presente licitación fueron diseñados para trenes Cooper E-50 y por tal motivo, los operadores interesados en movilizar carga por estos, deberán considerar esta carga límite. A futuro, las iniciativas privadas deberán realizar una inspección y diagnóstico del estado actual de todos los viaductos, puentes y pontones existentes en el corredor, para identificar la capacidad técnica y operativa y los problemas funcionales y estructurales que deberán ser atendidos de manera definitiva.

Las dimensiones de los túneles son las siguientes:

Túnel: La Nevera

Material: Piedra pegada

PK Entrada: 115+200

PK Salida: 115+317

Longitud: 117 m

Altura (Desde la cabeza del riel): 4.60 m

Ancho: 4.30 m

Túnel: Teatinas

Material: Concreto

PK Entrada: 155+985

PK Salida: 156+033

Longitud: 48 m

Altura (Desde la cabeza del riel): 4.65 m

Ancho: 4.08 m

Túnel: Samaca

Material: Piedra pegada

PK Entrada: 160+259.80

PK Salida: 160+400

Longitud: 141.2 m

Altura (Desde la cabeza del riel): 4.60 m

Ancho: 4.30 m

15.4. ESTACIONES DE TRANSFERENCIA Y APARTADEROS FÉRREOS

Incluir dentro de las inversiones un presupuesto para la adecuación de estaciones y apartaderos férreos que permitan una operación multimodal que facilite las labores de recepción, acopio y cambio a modo carretero, así como la adecuación de nuevos apartaderos férreos, para disminuir distancias entre cantones y aumentar de esta manera la frecuencia de trenes.

RESPUESTA:

El alcance del presente proceso de selección no contempla lo solicitado por el interesado.

16. Observaciones realizadas por MARIA FERNANDA QUINTERO LLANO mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

16.1. PRIMERA:

En la Matriz de Riesgos, publicada por la ANI para cada uno de los módulos, se estableció sobre el riesgo Político Social que el Contratista tiene a su cargo el 80% de este riesgo, el cual está comprendido por los efectos desfavorables ocasionados por invasión del derecho de la vía férrea, en tanto que las actividades de vigilancia y protección del corredor están a cargo del CONTRATISTA junto con el debido acompañamiento de las autoridades competentes.

Consideramos que soportar los efectos desfavorables de la invasión del derecho de vía es una carga excesiva que el Contratista no debe soportar. Efectivamente, el Contratista tiene a su cargo la vigilancia y protección del corredor pero esta actividad debe desarrollarse dentro del giro ordinario de las obligaciones de un contrato de obra y de operación de red férrea. Por lo anterior, el Contratista a pesar de que contará con un equipo profesional de seguridad para ejercer la vigilancia y protección, éste no puede enfrentar una invasión de la vía la cual implica que un gran grupo de personas se desplace hasta el lugar para afectar la normal ejecución del contrato. Para enfrentar este riesgo debe haber un apoyo de las fuerzas militares por lo cual se evidencia que la magnitud de este riesgo escapa la capacidad del Contratista para soportarlo por lo cual no puede ser trasladado a él.

En este sentido, solicitamos el riesgo Político Social establecido en la Matriz de Riesgos sea asumido un 100% por la ANI quien tiene la capacidad de soportarlo.

RESPUESTA:

No se acepta la solicitud, se considera que el contratista podrá realizar un mejor trabajo de mitigación del riesgo de invasión del derecho de vía férrea a través de las actividades vigilancia y protección del corredor que se le entrega. Lo anterior, con el apoyo correspondiente por parte de la(s) autoridad(es) locales cuando se genere la necesidad de restitución de dicho derecho de vía.

16.2. SEGUNDA:

En el Proyecto de Pliego de Condiciones, numeral 5.4.2., se establece el factor de calidad donde se da puntaje al proponente que presente equipo adicional con el siguiente requisito:

Un mismo equipo no podrá ser ofrecido para varios módulos por el mismo proponente, ni el mismo equipo por varios proponentes, en este evento no se otorgará puntaje a ninguno de los proponentes que ofrezcan el mismo equipo, estas circunstancias serán verificadas mediante el cotejo del número del serial de los equipos que conste en la factura de compra.

Solicitamos eliminar la exigencia de que el mismo proponente que se presenta a los dos módulos deba ofrecer un equipo diferente por cada módulo teniendo en cuenta que en el Proyecto de Pliegos de Condiciones se determinó que un proponente sólo puede ser adjudicatario de un solo módulo por lo cual si cuenta con un equipo adicional, y no con dos, va a poder ejecutar las obras que le sean adjudicadas. A continuación citamos el numeral en el cual la ANI estableció que un mismo proponente sólo puede ser adjudicatario de un módulo:

RESPUESTA:

Para claridad del interesado, según lo establecido en el numeral 5.5 Criterio de Desempate se establece:

i) "Si es un sólo proponente hábil para uno o varios de los Módulos contractuales de esta licitación, mediante resolución motivada, proferida por el Ordenador del Gasto, se le adjudicarán los contratos correspondientes"

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que se presenten los equipos correspondientes a cada módulo, toda que vez que dentro de la ejecución del contrato, cada corredor deberá contar con los equipos mencionados y propuestos por el oferente. Adicionalmente, teniendo en cuenta que los corredores a intervenir no se encuentran interconectados y sus puntos mas cercanos distan en aproximadamente 200 km, no es fácil la movilización de estos equipos cuando se requieran en un corredor y el otro.

16.3. TERCERA:

5.5. CRITERIOS DE DESEMPATE

La Agencia adjudicará en primer lugar el Módulo 1 (el de mayor valor). En caso que el mismo proponente resulte ubicada en el primer orden de elegibilidad en el módulo 1 y en el módulo 2, se le adjudicará el módulo 1 (el de mayor valor), y el módulo 2 se le adjudicará al proponente que se encuentre ubicada en el segundo orden de elegibilidad.

Por lo tanto, para garantizar la pluralidad de oferentes solicitamos sea eliminada la exigencia de que un mismo proponente deba contar con dos equipos adicionales para poder presentar propuesta a los dos módulos porque, como se explicó anteriormente, con un solo equipo adicional por proponente basta para asegurar la calidad de las obras y de la operación en tanto que ese proponente sólo podrá ser adjudicatario de un solo módulo.

RESPUESTA:

Para claridad del interesado, según lo establecido en el numeral 5.5 Criterio de Desempate se establece:

i) "Si es un sólo proponente hábil para uno o varios de los Módulos contractuales de esta licitación, mediante resolución motivada, proferida por el Ordenador del Gasto, se le adjudicarán los contratos correspondientes"

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que se presenten los equipos correspondientes a cada módulo, toda que vez que dentro de la ejecución del contrato, cada corredor deberá contar con los equipos mencionados y propuestos por el oferente.

17. Observaciones realizadas por VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A. GRUPO A.C.S. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

Al respecto del **Proyecto de Pliego de Condiciones** se solicita aclaración sobre los siguientes puntos:

17.1. Respecto al apartado "1.2.3.2.1 Obligaciones específicas para el módulo 1", se determinan 47 puntos críticos para el módulo nº1, aunque, habiendo repetido el mismo número 22, "Puente La Colorada PK 423+895" y "Alcantarilla PK 451+720". Asimismo, los puntos críticos números 14, "Alcantarilla PK307+330", y número 15, "Hundimiento PK 307+330", corresponden al mismo PK y en el anexo 1, "Valoración de puntos críticos", solo viene resuelto uno de ellos en la ficha nº 13. Se solicita aclaración al respecto.

RESPUESTA:

Es correcta la afirmación del interesado en el sentido que quedó repetida la numeración 22, y a que el punto PK307+330 quedó repetido. Para claridad del interesado el punto PK337+330, corresponde a la ficha publicada en el Anexo 1 Valoración de Puntos Críticos Módulo 1. Se realizó el ajuste en los documentos del pliego definitivo.

17.2. Respecto al apartado “1.2.3.3 Obligaciones específicas para el Modulo 2”, se establecen como otras obligaciones del contratista, el efectuar el seguimiento y defensa jurídica de la infraestructura ferrea. . Este punto resulta algo ambiguo e indeterminado, el cual requiere una previsión de costes en personal jurídico especializado que no viene previsto en el presupuesto. Se solicita aclaración al respecto.

RESPUESTA:

El presupuesto incluye la disponibilidad total de 2 abogados para realizar las actividades relacionadas con la obligación del numeral 1.2.3.3.

17.3. Respecto al apartado “5.1.14 R.U.P”, se habla de “dos clasificaciones” aunque sólo parece darse una, a saber: Sección F, División 42, Grupo 421 y Clase 4210; ¿falta una segunda clasificación o sólo aplica la indicada?

RESPUESTA:

Los ajustes solicitados están reflejados en el pliego de condiciones definitivo en el sentido de aclarar que sólo aplica la indicada.

Al respecto del **Apéndice Técnico y Otros** se solicita aclaración sobre los siguientes puntos:

17.4. En el documento “Apéndice Técnico” (de ambos Módulos), apartado 3.2, se determina que se ejecuten las obras conforme a la modalidad de precios unitarios, sin formula de reajuste. Las soluciones propuestas para la rehabilitación de los puntos críticos, son independientes unas de otras, así como su alcance, cuantías y ubicación en el territorio. No existe una descripción clara del alcance de cada precio unitario, por ello, rogamos que se especifique la descripción concreta de cada unidad.

RESPUESTA:

Dentro de las fichas y las hojas del libro de Excel denominado “proforma 8” de cada módulo, se encuentran los Análisis de Precios Unitarios APUs, con los alcances a considerar, en los cuales se detallan los ítems y sus cantidades. APUs que serán considerados para el pago de los puntos críticos.

17.5. En el documento “Apéndice Técnico” (de ambos Módulos), apartado 3.2, establece que se debe hacer una revisión de las actuaciones. En el caso en que dichas actuaciones requieran la ejecución de partidas no incluidas en la propuesta, el contratista debe entregar un análisis del precio unitario que debe aprobar la interventoría, en el caso de rechazo de dicho informe, rogamos nos aclaren los criterios de valoración de dichos precios nuevos.

RESPUESTA:

En la eventualidad, que un diseño requiera actualización y/o modificación por parte del Contratista, y en el caso que sea necesario una actividad que no este prevista dentro de la ejecución del contrato, éste deberá presentar el respectivo APU de obra no prevista, el cuál deberá ser aprobado por el interventor, el cual tendrá como referencia, los precios del contrato. En caso que el interventor y el contratista no lleguen a un acuerdo, será la supervisión de la Agencia la que dirima las diferencias.

17.6. En el documento Apéndice Técnico del Módulo 1, las Actividades de Mantenimiento Obras de Infraestructura (Obras Lineales), se determinar (sic) 3 actividades a realizar. Rogamos especifiquen si en el alcance de las actividades de suministro e instalación se incluyen los elementos de fijación, como en el Módulo 2.

Por otro lado rogamos indiquen las características de las traviesas de los cambiavías a sustituir.

RESPUESTA:

El suministro e instalación de traviesas incluye el valor de las sujeciones al igual que el precio establecido en el módulo 2. Se realizó el ajuste en los pliegos definitivos.

Por otro lado las características de las traviesas deberán cumplir lo establecido en el Anexo 2. Sin embargo se debe tener en cuenta que las dimensiones varían de acuerdo a la posición de la traviesa en el cambiavías.

17.7. En el documento Apéndice Técnico del Módulo 1 al respecto del punto 2.5 sobre los “Trabajos de mejoramiento de vía”, se establece el cambio de 4 cambiavías. Se ruega que se detalle en la medida de lo posible las características de los 4 cambiavías para su valoración, o un listado de aquellos que sean más susceptibles de ser cambiados por su deterioro.

RESPUESTA:

En los pliegos de condiciones definitivos Anexo 2, se establecieron las especificaciones de los cambiavías a instalar en el módulo 1. Sin embargo para atender la inquietud del interesado los cambiavías deberán ser: Tangente 1/12 norma Arema o norma UIC.

17.8. En los documentos de Proforma 8, y para ambos Módulos, se observa una diferencia en varios precios de una misma unidad, siendo en algunos casos desproporcionados. Obsérvese la tabla siguiente:

DESCRIPCIÓN UNIDAD	UD	PRECIO MOD 1	PRECIO MOD 2
Precio de Equipos			
Equipo de Vibrador de concreto	H	10.500,00	50.000,00

Precio de Materiales			
Tubería PVC 4"	MI	7.000,00	20.000,00
Sub-Base SBG-1	m3	26.000,00	18.000,00
Material de afirmado	m3	12.000,00	6.000,00
Rajón para gavión	m3	80.000,00	60.000,00
Balasto (2" a 3 1/2")	m3	70.000,00	121.585,00
Acero de Fy = 420 Mpa	Kg	3.501,00	2.700,00
Bolsatierra	Ud	3.694,00	6.526,00
Riel 90 Lb/Yd	MI	200.000,00	125.000,00
Cemento Gris	Bulto	25.000,00	23.000,00
Concreto de 21 Mpa	m3	859.339,00	459.237,00
Geotextil NT 1600	m2	5.000,00	2.789,00
Limatón de 10 x 10 cm	MI	25.000,00	20.000,00
Madera rolliza d=4"	MI	15.000,00	12.000,00
Estacas de madera	Ud	600,00	350,00
Precio de transporte	Km	1.000,00	1.150,00
Precio de Mano de Obra			
Oficial	Jornal	101.750,00	64.750,00
Ayudante	Jornal	55.500,00	40.700,00
Maestro	Jornal	166.500,00	92.500,00

Se ruega que se aclare este punto y se determine el alcance concreto de las unidades para su correcta valoración.

RESPUESTA:

Se realizó la revisión correspondiente y se ajustaron los pliegos definitivos.

17.9. Entre los documentos Proforma 8 y Apéndice Técnico del módulo 1 existen diferencias en los siguientes puntos:

- VIII. Gastos de Administración – A. Personal – 64. Director de Obra, la medición del presupuesto es de 0.5 al mes mientras que en el apéndice técnico es de 1 al mes.
- X. Vigilancia, 122. Estación Chicamocha, la medición del presupuesto fija el servicio de 24 horas mientras que en el apéndice técnico es de tan solo 8 horas.
- X. Vigilancia, 123. Talleres el Corzo, la medición del presupuesto es de 1 al mes mientras que en el apéndice técnico es de 3 al mes.
- X. Vigilancia, 124. Avenida 68, la medición del presupuesto es de 1 al mes mientras que en el apéndice técnico es de 3 al mes.

RESPUESTA:

i. Revisando los documentos de la Proforma 8 y el Apéndice técnico del módulo 1 se observa que la dedicación del Director es de 1.0 mes ii. La estación Chicamocha, Talleres el Corzo y Avenida 68 corresponden al módulo 2. Se acoge la observación del interesado y se realizó el respectivo ajuste en los documentos que se publican con el Pliego de Condiciones Definitivo.

17.10. De los documentos “Anexo 1. Valoración de Puntos Críticos” y “Proforma 8. Oferta económica”, se aprecian diversas incongruencias (diferencias):

17.10.1.- Módulo 1: La Dorada – Chiriguaná

En cuanto al Anexo 1. Valoración de Puntos Críticos:

- Existen diferentes precios para la misma unidad de:
 - o 1.11 Cambiavías para riel ARA 90 (incluye suministro e instalación de elementos de sujeción, juego de traviesas y operador de cambiavías)
 - o 3.3.6 Suministro e instalación de geotextil NT 1600
- La ficha 42-15 se repite, aunque corresponde a 2 PK diferentes.
- Las fichas 43-3 y 43-5, corresponden al mismo PK 294+940 al 294+990, pero la solución es diferente porque no coinciden ni las mediciones ni su valoración total.

La cuantía de las mediciones es diferente entre la sumatoria de las actuaciones de las fichas y el valor incluido en la oferta económica, en los siguientes apartados: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 3.3.3 y 3.3.6.

RESPUESTA:

- I. El precio de los cambiavías y su especificación fueron ajustados en el pliego definitivo.
- II. Con la publicación del Pliego de Condiciones Definitivo se ajustó al precio del geotextil NT 1600, al igual que las fichas Anexo 1.
- III. Se realizó la revisión de las fichas y se realizó el ajuste de lo pertinente en los pliegos definitivos.
- IV. Las cantidades de obra del Anexo 8 Presupuesto Oficial, corresponden a la sumatoria de las fichas Anexo1 Valoración de Puntos Críticos. Se recuerda que la forma de pago será por las cantidades de obra realmente ejecutadas, por los precios unitarios propuesto por el Contratista.

17.10.2.- Módulo 2: Bogotá – Belencito

En cuanto al Anexo 1. Valoración de Puntos Críticos:

- La unidad 2.2 Manejo de aguas, incluye suministro e instalación de pantalla de tablestacas, bolsa tierras con material proveniente de las excavaciones, a diferencia del módulo 1 viene valorada por ml (m2 en mód.1).
- En la ficha 34 hay un error en el cálculo de la unidad 3.3.11
- Igual que en el módulo 1 hay diferencias en las mediciones entre ambos documentos, aunque en este caso a diferencia del anterior módulo, las variaciones son en algunos casos a mayores y en otros a menores: 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.9, 1.10, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 3.2.1, 3.3.1, 3.3.3 y 3.3.4.

RESPUESTA:

Se tuvieron en cuenta las observaciones y se ajustó lo pertinente en el módulo 2

17.11. En el Anexo 2 de “Especificaciones de trabajos en la vía”, se establece en el apartado de vía que las sujeciones a instalar de las actividades del mejoramiento son sujeciones para traviesas de concreto, y como en los Apéndice Técnicos se refiere a aquellas extraviadas sin especificar si corresponden a traviesas de madera o de concreto, se ruega que se confirme que son siempre para traviesas de concreto.

RESPUESTA:

Las sujeciones a instalar para el mejoramiento de vía, corresponden al módulo No. 1, dichas sujeciones corresponden a traviesas en concreto.

18. Observaciones realizadas por FERROVIAS COLOMBIA mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

Estando dentro del tiempo establecido para el efecto, nos permitimos formular las siguientes observaciones al Proyecto de Pliegos de Condiciones, a fin de que se tenga en cuenta en los Pliegos de Condiciones Definitivo:

18.1. MATRIZ DE RIESGOS:

Riesgos	Tipificación del Riesgo	Asignación del riesgo		Observaciones
	Descripción	ANI	Contratista	
Diseño	Mayor plazo y/o costos por cambios en los diseños realizados por el concesionario		100%	Se indica que el <u>concesionario</u> realizará los diseños. Entendemos que debe ser el <u>contratista</u> . Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto y en caso afirmativo por favor corregir la descripción del riesgo o en caso contrario dar explicaciones adicionales.
Gestión operacional de vigilancia y mantenimiento	Riesgo del contrato ocasionado a causa de la coordinación interinstitucional cuando la ANI y/o el CONTRATISTA dependen de decisiones de otras entidades oficiales y/o públicas. Se refiere a los mayores costos asumidos por el CONTRATISTA debido a demoras ocasionadas por otras entidades oficiales y/o públicas. Riesgo que asume la ANI, excepto para los permisos ambientales a cargo del CONTRATISTA y retrasos por causas imputables al CONTRATISTA.	100%		Se establece como excepción a esta tipificación del riesgo en el sentido que se establece "Riesgo que asume la ANI, excepto para los permisos ambientales a cargo del CONTRATISTA y retrasos por causas imputables al CONTRATISTA.". Al respecto: (i) Entendemos que el corredor cuenta con Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución 0751 de 5 de agosto de 2002, a nombre de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO, para la Rehabilitación, Reconstrucción y Mantenimiento de la Red Férrea del Atlántico, el cual se encuentra adosado al Expediente LAM2375 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA por lo cual no se requerirían

				permisos ambientales. Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto.
--	--	--	--	---

				(ii) Como se indica en el Capítulo 4 del Apéndice Social y Ambiental, serán únicamente responsabilidad del Contratista los permisos relacionados con el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales necesarios para el proyecto. Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto.
--	--	--	--	--

				(iii) En caso que los anteriores entendimientos no sean correctos, por favor confirmar cuáles permisos ambientales se requerirán para la ejecución del proyecto.
--	--	--	--	--

RESPUESTA:

Riesgo de Diseño: El entendimiento es correcto se trata del contratista, no concesionario. Se hará el ajuste correspondiente.

Riesgo de Gestión operacional de vigilancia y mantenimiento:

- i) Su entendimiento no es correcto. En virtud del alcance del contrato es altamente probable que se requieran permisos de carácter ambiental que deben ser tramitados por el contratista.
- ii) Su entendimiento es correcto
- iii) La entidad aclara que en virtud del alcance del contrato es altamente probable que se requieran permisos de carácter ambiental que deben ser tramitados por el contratista, favor remitirse a las respuestas dadas en los literales anteriores i) y ii).

Aseguramiento	<i>Riesgo de mayores costos y disponibilidad de las pólizas de Garantía Única de Cumplimiento, Responsabilidad Civil Extracontractual y Estabilidad de Obra, Pólizas de Seguros de Maquinaria y Equipo.</i>		100%	Debido a que los mayores costos y disponibilidad de las pólizas indicadas se pueden presentar por diferentes eventos, como por ejemplo motivos que dependen de la ANI o de una causa extraña ajena al Contratista, se solicita sea incluida al final de la oración la siguiente expresión: “(...) que se deba a eventos imputables a culpa del Contratista”, de tal manera que la tipificación y distribución del riesgo sea adecuada.
---------------	---	--	------	--

RESPUESTA:

No se acepta su solicitud, es obligación del contratista mantener las garantías de ley necesarias para el cabal cumplimiento del desarrollo del contrato.

Ambiental	<i>Mayores plazos y costos por la gestión para la obtención de licencias y/o permisos.</i>		100%	Debido a que los mayores plazos y costos por la gestión indicada se pueden presentar por diferentes eventos ajenos al Contratista, se solicita sea incluida al final de la oración la siguiente expresión: “(...) que se deba a eventos imputables a culpa del Contratista”, de tal manera que la tipificación y distribución del riesgo sea adecuada. Adicionalmente, entendemos que las licencias y/o permisos a los que hace referencia esta descripción son única y exclusivamente a aquellos indicados en el Capítulo 4 del Apéndice Social y Ambiental. Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto.
-----------	--	--	------	--

RESPUESTA:

La Entidad ha estudiado la solicitud del observante y ha llevado a cabo ajustes en la matriz de riesgos aclarando que sean “imputables al contratista”

En cuanto a las obligaciones sobre licencias y permisos para el presente proyecto, las mismas se encuentran circunscritas en el Capítulo 4 del apéndice social y ambiental.

Político social	<i>Módulo 1: Efectos desfavorables ocasionados por invasión derecho vía férrea, las actividades de vigilancia y protección del corredor están a cargo del CONTRATISTA y junto con el debido acompañamiento de las autoridades competentes.</i>	20% (módulo 1)	80% (módulo 1) 100% (módulo 2)	Si bien es cierto la vigilancia estaría en cabeza del Contratista, esto no es motivo suficiente para que la asignación del impacto del riesgo le sea asignada en un 80% para el módulo 1 y 100% para el módulo 2, en la medida que el alcance de la vigilancia NO implica (NI PUEDE HACERLO) el poder utilizar la fuerza en el evento que suceda que al prohibir el paso al sector vigilado las personas no
-----------------	--	----------------	-----------------------------------	---

RESPUESTA:

No se acepta la solicitud, se considera que el contratista podrá realizar un mejor trabajo de mitigación del riesgo de invasión del derecho de vía férrea a través de las actividades vigilancia y protección del corredor que se le entrega. Lo anterior, con el apoyo correspondiente por parte de la(s) autoridad(es) locales cuando se genere la necesidad de restitución de dicho derecho de vía.

	<i>Módulo 2: Efectos desfavorables por invasión derecho de vía férrea.</i>			<p>obedezcan. En este evento se requerirá la intervención de las autoridades estatales correspondientes que son las ÚNICAS que ostentan legítimamente el monopolio del uso de la fuerza.</p> <p>Por lo anterior y debido a que el real y efectivo control de estos eventos es puramente estatal, <u>se considera que el riesgo debe ser asignado totalmente a la ANI, salvo que medio culpa imputable al Contratista por incumplimiento de la presencia de vigilancia.</u></p> <p>Al respecto la ANI debe tomar en consideración que el insistir en esta distribución del riesgo, implicaría imponer condiciones y exigencias de imposible cumplimiento para el Contratista, que de conformidad con el numeral 5° (literal d. y el inciso final) del artículo 24, este tipo de exigencias serían <u>ineficaces de pleno derecho.</u></p>
--	--	--	--	--

RESPUESTA:

No se acepta la solicitud, se considera que el contratista podrá realizar un mejor trabajo de mitigación del riesgo de invasión del derecho de vía férrea a través de las actividades vigilancia y protección del corredor que se le entrega. Lo anterior, con el apoyo correspondiente por parte de la(s) autoridad(es) locales cuando se genere la necesidad de restitución de dicho derecho de vía.

Político social	<i>Mayores costos y plazos por las actividades de gestión social.</i>		100%	Por favor ampliar la información respecto de este riesgo. ¿A qué se hace referencia con el mismo? ¿A cuál o cuáles obligaciones que adquiriría el Contratista se está haciendo referencia? ¿En esta descripción se está haciendo referencia única y exclusivamente a la gestión social indicada en la Guía de Gestión Ambiental del Subsector Férreo y de forma más específica en el Apéndice Social y Ambiental?
-----------------	---	--	------	---

RESPUESTA:

El riesgo se refiere a todos los posibles mayores costos y mayores plazos derivados de la gestión social necesarios para desarrollar el alcance del contrato que se pretende adjudicar con esta licitación. Las obligaciones de gestión social se circunscriben a lo indicado en el apéndice social y ambiental publicado.

2. En el Apéndice de Gestión Ambiental y Social se indica que:

“El corredor cuenta con Plan de Manejo Ambiental establecido mediante Resolución 0751 de 5 de agosto de 2002, a nombre de Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. FENOCO, para la Rehabilitación, Reconstrucción y Mantenimiento de la Red Férrea del Atlántico, el cual se encuentra adosado al Expediente LAM2375 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.

El Contratista implementará los programas ambientales incluidos en el Plan de Manejo Ambiental relacionados con los medios Abiótico, Biótico y Socioeconómico; y que apliquen para el tipo de obra a efectuar, así:

MEDIO ABIÓTICO	
PMF1	Control de sedimentos, estabilidad de taludes y terraplenes.
PMF2	Revegetalización
PMF3	Sitios de depósitos para sobrantes de excavaciones
PMF4	Manejo de canteras
PMF5	Manejo de desechos sólidos
PMF6	Manejo de desechos líquidos
MEDIO BIÓTICO	
PMB1	Programa de arborización
MEDIO SOCIOECONÓMICO – DIMENSIÓN HUMANA	
PMS1	Información y participación comunitaria
PMS2	Gestión social para el manejo de invasiones y prevención de daños a terceros
PMS3	Programa de empleo
PMS4	Programa de sensibilización ambiental para el Contratista y los trabajadores

Sin embargo en el numeral 5 del mismo documento se indica la obligatoriedad de preparación por parte del Contratista del *“Plan Socioambiental de acuerdo con la Guía de Manejo Ambiental Sector Férreo, de forma previa al inicio de las Obras para cada Tramo y/o sector previstos en el Contrato. Para ello, deberá considerar como mínimo lo establecido en la guía mencionada...”*

Es nuestro entender que el Plan de Manejo Ambiental aplicable para las actividades objeto de contratación, ya está definido, por lo que las obligaciones del Contratista serán las referidas a la aplicación de los programas incluidos en el mismo y citados anteriormente, sin tener que asumir obligación alguna de formulación de nuevos planes de manejo ambiental.

RESPUESTA:

Las dos situaciones plasmadas en el documento son diferentes en cuanto a lo que requiere la ANI, teniendo en cuenta que:

La primera hace referencia al cumplimiento de los programas del Plan de Manejo Ambiental establecido por la hoy ANLA, el cual es utilizado como instrumento de manejo ambiental para su seguimiento según lo autorizado mediante la Resolución 0751 de 5 de agosto de 2002 y sus correspondientes modificaciones incluidas en el Expediente 2375 de la ANLA.

Mientras que la Segunda situación corresponde a la presentación de un documento específico para cada tramo a intervenir (Plan Socioambiental de acuerdo con la Guía de Manejo Ambiental Sector Férreo), el cual servirá de base para el seguimiento y control ambiental y social que realizará la Interventoría del Contrato y la supervisión de la ANI durante la ejecución del Contrato.

Por tal razón, los dos lineamientos deben ser cumplidos por el Contratista.

3. Se solicita analizar el riesgo asociado al punto 3.6 de la minuta de contrato en lo que se refiere a las (i) ocupaciones ilegales en cuanto a “(...) efectuar el seguimiento y defensa jurídica de la Infraestructura Férrea (...)”, así como también en relación con (ii) los contratos suscritos entre el actual administrador, en la medida que debe tomarse en consideración que se está en presencia de un contrato de obra, motivo por el cual este tipo de obligaciones no tienen cabida dentro del mismo, en la medida que este tipo de exigencias se establecen dentro de un contrato de concesión, en donde son claros los motivos por los cuales el concesionario debe adelantar dichas labores, recibiendo la respectiva remuneración por la explotación de la concesión. En el caso que nos ocupa del contrato de obra que se pretende adjudicar, debe considerarse por la entidad que la remuneración en la manera en que se encuentra pactada para el Contratista, no permite hacer frente dichas obligaciones de manera adecuada (precios unitarios por cantidades de obra).

Por lo anterior, se considera que las mencionadas obligaciones deben ya sea: (i) ser excluidas del contrato o; (ii) establecer una remuneración especial adicional para la ejecución de este tipo de labores.

RESPUESTA:

En primera instancia se le aclara al interesado que la gestión sobre las invasiones existentes y las querellas impuestas en el corredor férreo, es una obligación de medio y no de resultado, por lo cual la Agencia estableció que las actividades descritas en el numeral 3.6 de la minuta del contrato de cada uno de los módulos correspondían al seguimiento y defensa jurídica de la Infraestructura Férrea. Así mismo, la obligación que tendrá el contratista respecto a la defensa judicial del corredor puede ser efectuada sin inconvenientes por el personal relacionado en el presupuesto (dos abogados por módulo) apoyados por el personal y equipo de topografía para la identificación de invasiones en el corredor.

El objeto del contrato ha sido redactado teniendo en cuenta los alcances principales que el contratista tendrá a su cargo en la ejecución del contrato, entre ellos, la ejecución de obra por las actuaciones que deberá efectuar por la atención de los puntos críticos, el mejoramiento, mantenimiento, control de tráfico y vigilancia del corredor, bajo este entendido el objeto del presente proceso es de objeto complejo lo que involucra la ejecución de distintas actividades.

En efecto existen actividades secundarias de tipo técnico, jurídico, ambiental y social que deben ser efectuadas por el contratista pero que consideramos son actividades que se realizan en todos los contratos de obra y el hecho de que se incluyan no quiere decir que deban ser enunciadas en el objeto del contrato entendiendo que existe una cláusula que especifica las obligaciones principales.

No obstante lo anterior, el contratista deberá garantizar que las actuaciones a adelantar por su parte, tendrán la debida diligencia y presentar su mejor esfuerzo para la protección de los intereses del Estado, garantizando la correcta y debida ejecución de las obligaciones relacionadas con el tema. Sin que lo anterior, se configure en una obligación de resultado.

Si bien el contrato que nos ocupa es un contrato de obra pública por la realización de la actividad principal pero su objeto es complejo, el Contratista deberá realizar las labores de la defensa jurídica de la infraestructura férrea, considerando que ésta estará a su cargo, para su administración, conservación, mantenimiento, vigilancia y operación. Además, que se debe velar por la conservación y bienes de la nación. En cuanto a la remuneración de estas actividades, el presupuesto contempla la asignación de recursos para personal profesional y técnico que adelantará estas labores.

19. Observaciones realizadas por REPRESENTACIONES FERREAS C&RF SAS mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

Nos referimos al ANEXO 2 – ESPECIFICACIONES TRABAJOS EN VIA. Págs 32 – 33 - 34

ESPECIFICACION SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE RIELES

Suministro de riel nuevo Perfil 90 ARA-A, en barras de 24 o 12 metros, los cuales deberán entregarse certificados, bajo respectiva Norma.

Adicionalmente, el fabricante de los rieles a suministrar deberá poseer certificación AREMA o equivalente y acreditar experiencia en fabricación de al menos 1.000 kilómetros lineales de rieles con certificación AREMA.

Comentario: AREMA es una especificación y como tal NO certifica a las acerías fabricantes e rieles.

Piden rieles 90 ARA-A y la Norma AREMA. Debe ser una de las dos.

RESPUESTA:

Se hizo una aclaración en el Anexo 2 de los pliegos definitivos.

SUSTITUCION TRAVIASAS DE MADERA

Confirmar las dimensiones: Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m

Deben ser zunchadas en los extremos ¿?

RESPUESTA:

Las dimensiones y especificaciones de las traviesas fueron aclaradas en el Anexo 2. Sin embargo, se indica que las traviesas deben ser encajonadas y zunchadas en los extremos.

20. Observaciones realizadas por RAHS INGENIERIA S.A. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

En la Proforma 8 del Borrador de la Licitación LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP-002-2013:

MODULO 1:

Ítem 4 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA BIDIRECCIONAL, PARA ESTABILIZACIÓN SUBRASANTE/CAPAS GRANULARES, favor aclarar la especificación de la GEOMALLA BIDIRECCIONAL.

RESPUESTA:

Este elemento se trata de un Geotextil Biaxial de alto módulo de Resistencia última 90 KN, el cual prestará tres (3) servicios a saber: Como un elemento de refuerzo y transmisor de cargas en la estructura del terraplén ferroviario, como elemento de separación entre capas granulares (evitando que el material se disgregue y se erosione) y como un elemento filtrante.

Ítem 5 SUMINISTRO, MEZCLA, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL SELECCIONADO, ADICIONADO CON CEMENTO AL 4% EN PESO, PARA ESTABILIZACIÓN DE SUBRASANTE, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE, se incluyó el transporte de hasta 10 km desde la cantera al sitio de las obras. Solicitamos se indiquen las fuentes de materiales ubicadas a esas distancias o se incluya un ítem correspondiente al transporte desde las fuentes hasta los sitios de trabajo cuyas distancias sean mayores a 10 km.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 10 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 6 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL DE AFIRMADO PARA RELLENO DE TERRAPLÉN FERROVIARIO, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 10 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 7 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE SUB-BASE GRANULAR SBG - 1 INVIAS, PARA CAPA DE FORMA DE TERRAPLÉN FERROVIARIO Y/O ATRAQUE DE TUBERÍAS, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 10 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 8 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE BASE BG - 1 INVIAS, PARA CAPA DE SUB-BALASTO, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 10 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 9 MONTAJE Y NIVELACIÓN DE SUPERESTRUCTURA DE VÍA FÉRREA, CON MATERIAL DE 2º USO, INCLUYE BALASTO NUEVO (1,2 M3/ML DE VÍA); en el APU anexo se consideraron únicamente 1.0 M3/ml de balasto, diferente a lo expresado en la descripción del Ítem y a lo indicado en las especificaciones adjuntadas.

RESPUESTA:

Se ajustó lo correspondiente con la publicación del Pliego de Condiciones Definitivo.

Ítem 11 CAMBIAVIAS PARA RIEL ARA 90 (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION DE ELEMENTOS DE SUJECION, JUEGO DE TRAVIESAS Y OPERADOR DE CAMBIAVIAS); no se incluyó en el APU suministrado el equipo necesario para dicha instalación, también se debe considerar subir la mano de obra incluida para efectos de la misma instalación.

RESPUESTA:

En el pliego de condiciones definitivo se modificó el APU para la ejecución de la actividad mencionada por el interesado En cuanto a la mano de obra no es procedente la solicitud del interesado, teniendo en cuenta que el APU de esta actividad se dispone de equipos y cuadrillas para su ejecución..

Ítems 33 al 36 OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS (OBSERVAR APÉNDICE TÉCNICO NUMERAL 3.2.1.1), Favor suministrar estudios y diseños así como la valoración que dió origen al presupuesto inmodificable del listado.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños definitivos de los puntos críticos mencionados en el Apéndice Técnico de los dos módulos están siendo entregados a los interesados que los han requerido directamente ante la Agencia, no obstante y para facilidad de los interesados, en la publicación de los pliegos definitivos se estableció el cuarto de datos en el que se podrá acceder a esta información a través de medios electrónicos. De otra parte, se realizó una aclaración con respecto a la actualización de precios de estos estudios y diseños en el Apéndice Técnico.

Ítem 37 Estudios y Diseños, favor determinar el alcance de estos estudios y diseños.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños deberán ser para construcción.

Ítem 50 Suministro e instalación de sujeciones; la Unidad se refiere a cada elemento o al conjunto de la sujeción?

RESPUESTA:

El suministro e instalación de sujeciones se refiere a la unidad, es decir cada elemento como lo menciona el interesado.

Ítem 52 Aceites, grasas, repuestos, pinturas, servicios contratados; por mes. Si el valor de las reparaciones supera lo estipulado en el mes, puede cargarse al siguiente? Si debido al mal estado del material rodante se supera el valor total previsto, quien asume los costos en exceso de las reparaciones a ese material rodante? Que son servicios contratados? Que alternativa hay si es necesario acometer reparaciones mayores?

RESPUESTA:

En el caso que sea necesario ejecutar mayores cantidades de actividades a las previstas, el contratista deberá presentar un listado de actividades adicionales que deberá ser aprobado por el interventor, para realizar el pago correspondiente dentro del acta mensual de obra.

Servicios contratados se refiere a latonería, pintura, soldadura y otras reparaciones no contempladas en detalle.

Ítems 53, 54 y 55. La misma pregunta del punto anterior; que sucede si se superan los valores previstos?

RESPUESTA:

En el caso que sea necesario ejecutar mayores cantidades de actividades a las previstas, el contratista deberá presentar un listado de actividades adicionales que deberá ser aprobado por el interventor, para realizar el pago correspondiente dentro del acta mensual de obra.

Ítem 59 CAS - Construcción de Box Couvert, limpieza de Ciénaga (36 Hs) y siembra de 540,000 alevinos. Para ejecución en el año 2014; no debería ser este un ítem inmodificable? Que sucede si los requerimientos de la CAS superan el valor previsto?

RESPUESTA:

Se ajustó el apéndice Técnico y la proforma 8, eliminando esta actividad

MODULO 2:

Ítem 3 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEO TEXTIL T, RESISTENCIA ULTIMA (TIRA ANCHA) = 90 kN/m PARA ESTABILIZACIÓN SUBRASANTE/CAPAS GRANULARES, favor aclarar la especificación del Geotextil T?

RESPUESTA:

Este elemento se trata de un Geotextil Biaxial de alto módulo de Resistencia última 90 KN, el cual prestará tres (3) servicios a saber: Como un elemento de refuerzo y transmisor de cargas en la estructura del terraplén ferroviario, como elemento de separación entre capas granulares (evitando que el material se disgregue y se erosione) y como un elemento filtrante.

Ítem 4 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE RAJÓN PARA ESTABILIZACIÓN DE SUBRASANTE, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE., se incluyó el transporte de hasta 30 km desde la cantera al sitio de las obras. Solicitamos se

indiquen las fuentes de materiales ubicadas a esas distancias o se incluya un ítem correspondiente al transporte desde las fuentes hasta los sitios de trabajo cuyas distancias sean mayores a 30 km.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 30 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 5 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACION Y COMPACTACION DE MATERIAL SELECCIONADO PARA RELLENO DE TERRAPLEN FERROVIARIO, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 30 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 6 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE SUB-BASE GRANULAR, PARA CAPA DE FORMA TERRAPLÉN FERROVIARIO, INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior.

RESPUESTA:

No se incluye valor de transporte con distancias mayores a 30 km, teniendo en cuenta que dentro del presupuesto se está reconociendo al Contratista el transporte en tren para la movilización de materiales y es por la vía férrea donde se accede a la mayoría de los puntos críticos.

En cuanto a la ubicación de las fuentes de materiales, es responsabilidad del Contratista adelantar las correspondientes averiguaciones.

Ítem 7 SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE GRAVILLA 1/2" a 3/4" PARA CAPA DE SUB-BALASTO INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE; ídem al anterior. Se debe cumplir con la especificación AREMA para subbalasto?

RESPUESTA:

Para materiales granulares se deben cumplir las especificaciones establecidas en el Anexo 2.

Ítem 9 MONTAJE Y NIVELACIÓN DE SUPERESTRUCTURA DE VÍA FÉRREA, INCLUYE TRAVIESA DE MADERA NUEVA Y BALASTO NUEVO (1,2 M3/M LINEAL DE VÍA), se incluyó la traviesa nueva en el APU con un valor de \$50.000 / unidad; diferente al ítem 47 y 52 en donde se incluyó a \$170.000 (de estos últimos ítems no se anexó APU); además se consideraron únicamente 1.0 M3/ml de balasto, diferente a lo expresado en la descripción del Ítem.

RESPUESTA:

Se realizó el ajuste en el Pliego de Condiciones Definitivo

Ítem 17 REMOCION MECANICA DE DERRUMBES, INCLUYE CARGUE Y TRANSPORTE; se consideró transporte hasta 5 Km, existe botadero autorizado a esa distancia de los derrumbes?

RESPUESTA:

Es responsabilidad del Contratista adelantar las averiguaciones respectivas para la disposición de los materiales sobrantes. En cuanto al transporte se debe tener en cuenta el transporte en vía férrea con los equipos pagados y suministrados por la ANI.

Ítem 19 EXCAVACION EN ROCA Y RETIRO, se consideró retiro hasta 3 km; hay sitio de disposición autorizado a esa distancia? Se puede disponer en el derecho de vía?

RESPUESTA:

Es responsabilidad del Contratista adelantar las averiguaciones respectivas para la disposición de los materiales sobrantes. En cuanto al transporte se debe tener en cuenta el transporte en vía férrea con los equipos pagados y suministrados por la ANI.

Ítem 29 ANCLAJE ACTIVO CON TRES CABLES O TORONES DE 1/2", (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN); favor ampliar la especificación de los anclajes o suministrar los planos para mejor cotización.

RESPUESTA:

La Agencia considera que las especificaciones necesarias para ofertar el precio unitario correspondiente a los anclajes activos se encuentran relacionadas en el análisis de precio unitario del ítem 3.3.8 de la proforma 8.

Ítem 30 MICROPILOTE EN CONCRETO DE 21 MPA FUNDIDO EN OBRA D = 15 CM, INCLUYE ACERO DE REFUERZO. Favor suministrar estudio de suelos y planos de los micropilotes.

RESPUESTA:

El estudio de suelos y los planos definitivos de los pilotes deberán ser realizados por el contratista dentro del ítem denominado "estudios y diseños" de la proforma 8.

Ítem 32 CONSTRUCCIÓN DE ALCANTARILLA CAJON (BOX COULVERT) DE 5 M X 5 M Y ESPESOR DE MUROS DE 0.45 M EN CONCRETO REFORZADO DE 21 MPA Y ACERO $F_y=4200$ KL/CM². Favor suministrar planos. La excavación y el relleno no se incluyó.

RESPUESTA:

Las actividades de excavación y rellenos fueron contempladas en sus respectivos APU's y no incluidas en el ítem 32, razón por la cual no se detalla en éste. Los planos definitivos de las alcantarillas deberán ser realizados por el contratista dentro del ítem denominado "estudios y diseños" de la proforma 8.

Ítems 33 al 39 OBRAS CON DISEÑOS DEFINITIVOS (OBSERVAR APÉNDICE TÉCNICO NUMERAL 3.2.1.1) Favor suministrar estudios y diseños así como la valoración que dió origen al presupuesto inmodificable del listado.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños definitivos de los puntos críticos mencionados en el Apéndice Técnico de los dos módulos están siendo entregados a los interesados que los han requerido directamente ante la Agencia, no obstante y para facilidad de los interesados, en la publicación de los pliegos definitivos se estableció el cuarto de datos en el que se podrá acceder a esta información a través de medios electrónicos. De otra parte, se realizó una aclaración con respecto a la actualización de precios de estos estudios y diseños en el Apéndice Técnico.

Ítem 40 Estudios y Diseños, favor determinar el alcance de estos estudios y diseños.

RESPUESTA:

Los estudios y diseños serán para construcción.

Ítem 47 Suministro e instalación de traviesas de madera Incluye fijaciones, cargue, transporte y descargue. No se incluyó APU.

RESPUESTA:

Se hizo el respectivo ajuste en los pliegos definitivos.

Ítem 56 Aceites, grasas, repuestos, pinturas, servicios contratados. Si el valor de las reparaciones supera lo estipulado en el mes, puede cargarse al siguiente? Si debido al mal estado del material rodante se supera el valor total previsto, quien asume los costos en exceso de las reparaciones a ese material rodante? Que son servicios contratados? Que alternativa hay si es necesario acometer reparaciones mayores?

RESPUESTA:

En el caso que sea necesario ejecutar mayores cantidades de actividades a las previstas, el contratista deberá presentar un listado de actividades adicionales que deberá ser aprobado por el interventor, para realizar el pago correspondiente dentro del acta mensual de obra.

Servicios contratados se refiere a latonería, pintura, soldadura y otras reparaciones no contempladas en detalle.

Ítems 57, 58 y 59. La misma pregunta del punto anterior; que sucede si se superan los valores previstos?

RESPUESTA:

En el caso que sea necesario ejecutar mayores cantidades de actividades a las previstas, el contratista deberá presentar un listado de actividades adicionales que deberá ser aprobado por el interventor, para realizar el pago correspondiente dentro del acta mensual de obra.

Adicionalmente es necesario contar con las fichas de mantenimiento e inspección completas del equipo rodante; así mismo solicitamos que en la visita de obra se pueda efectuar una inspección física al equipo rodante.

RESPUESTA:

Considerando que se realizó un recorrido durante la semana prevista con participación de mas de 30 firmas, la Agencia ha tomado la decisión de eliminar la visita del cronograma del pliego definitivo, por lo que en caso que un interesado lo requiera, deberá remitir una comunicación a la Gerencia de Modo Férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitándole permiso para acceder al corredor.

Por lo anterior, solicitamos sean corregidos los valores unitarios plasmados en la Proforma 8 de ambos módulos y en consecuencia se aumente el valor total del presupuesto oficial estimado.

RESPUESTA:

Con la publicación del Pliego de Condiciones Definitivo se ajustaron los documentos del proceso y las cantidades a que había lugar, sin modificar el presupuesto oficial de cada módulo.

21. Observaciones realizadas por TRANSNET ENGINEERING mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

21.1. PRIMERA: EXPERIENCIA EN OPERACIONES PROPIAS.

Respetuosamente, consideramos que debe quedar incluido de manera expresa y clara dentro del pliego de condiciones como habilitación de la experiencia de Operación Férrea, la EXPERIENCIA EN OPERACIONES PROPIAS. Por supuesto, nadie tiene más experiencia en operación que las compañías que operan sus propios trenes. El concepto general de habilitación debe corresponder siempre al principio de que el “puede lo más puede lo menos”.

La habilitación de la experiencia de operación, permitiendo acreditar las operaciones propias estaba correctamente contemplada en los pliegos del proceso pasado que resultó desierto y en esos términos debe volverse a incluir en el presente proceso de manera expresa y clara con fundamento en lo anteriormente expuesto.

Adicionalmente, en beneficio del interés general consideramos que debe quedar incluido dentro del pliego que la experiencia del operador férreo debe ser cualificada, es decir, aquella que haya sido realizada en operaciones férreas en países o regiones con estándares internacionales.

La argumentación y sustentación del argumento central antes expuesto, es la que sigue:

En el numeral 5.3.1.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones se establece la experiencia en control de tráfico y/o operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios. En este numeral se determina que los proponentes deben acreditar la información sobre **contratos o certificaciones** que indiquen la participación del proponente como encargado principal del Control de Tráfico y/o Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.

En el numeral 5.3.3. se especifica la forma de acreditación de la experiencia Tipo B diferenciando las dos modalidades: contratos y certificaciones. Sin embargo, evidenciamos que las dos modalidades que se permiten para acreditar la experiencia Tipo B están

vinculadas al hecho de que es necesario que exista un contrato entre un contratante y un operador.

Por ejemplo en el numeral 5.3.3.2. se exige que:

“Las certificaciones antes mencionadas deberán relacionar la siguiente información:

- *Objeto del contrato*
- *Número del contrato*
- *Entidad contratante”*

El Proyecto de Pliego de Condiciones al exigir la acreditación de la experiencia Tipo B mediante contratos o certificaciones de contratos impide que participen en el proceso de selección las experiencias de las empresas con mayor trayectoria en el mundo en el sector de la operación férrea. A nivel mundial los proyectos ferroviarios propios son los más importantes en el sector de la operación, por lo que exigir la acreditación mediante contratos o certificaciones de contratos desconoce la experiencia de los mayores operadores férreos del mundo, los cuales no han suscrito ningún contrato de operación.

Sin embargo, en atención a que en el presente concurso participarán empresas extranjeras - habida cuenta de la escasa experiencia colombiana reciente en temas férreos - y también a que i) en los diferentes países del mundo hay una gran variedad de relaciones jurídicas entre los operadores y las redes ferroviarias, ii) en los distintos países se usan diferentes metodologías para constatar la existencia y veracidad de las experiencias ferroviarias, y iii) es fundamental para el éxito del proceso que se permita amplia participación internacional, pedimos a la ANI que permita que las empresas ferroviarias que operan redes propias acrediten esa circunstancia mediante diversos medios de prueba, en la medida en que dichos medios cumplan con el objetivo de llevar a la agencia al convencimiento de que la actividad en cuestión efectivamente se ejerce.

De acuerdo con lo anterior, solicitamos a la ANI que aclare lo pertinente en los pliegos para despejar cualquier duda sobre la posibilidad de acreditar ante la ANI la experiencia ferroviaria exigida en los pliegos cuando se trate de experiencia obtenida en operaciones propias, para lo cual sugerimos las aclaraciones para que sean plasmadas en el pliego de condiciones definitivo, no sin antes insistir en que este cambio es fundamental para las empresas de EE.UU y de varios países europeos, en donde diversas empresas ferroviarias operan vías férreas por cuenta propia y por lo mismo no tienen un contrato para esa operación, e igualmente no existe una autoridad que tenga la función específica de emitir esa clase de certificaciones.

Y teniendo en cuenta que en los casos de operaciones por cuenta propia el importe (valor) de la operación y control de tráfico en proyectos propios no puede ser certificado por un tercero o autoridad competente en tanto que se refiere a operaciones propias para la misma compañía en la ejecución de sus negocios, es necesario que la ANI admita que los interesados en participar puedan demostrar su experiencia en control de tráfico y/o operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios mediante documentos que demuestren que el operador ha operado por cuenta propia al menos un total de 1000

kilómetros en un año, o su equivalente al sumar los kilómetros/año operados durante los últimos 10 años, si la respectiva operación se ha venido desarrollando durante varios años.

Esta experiencia es ampliamente suficiente para los fines del presente concurso, toda vez que la suma de la longitud de las dos redes ferroviarias que se van a intervenir en Colombia bajo los contratos que se están concursando no supera los 870 kilómetros.

Esto permitirá participar en el proceso a aquellas compañías que, siendo expertas en operación férrea, hacen esta operación sobre vías propias, superando así la dificultad que proviene de la prohibición que trae el pliego de auto-certificar los valores correspondientes a su experiencia.

En la medida en la que se acepte la anterior sugerencia, también es necesario poner de presente que los operadores ferroviarios que operan por cuenta propia en los Estados Unidos tendrían que recurrir a una certificación, de la autoridad competente –Surface Transportation Board- donde constan -todo en los términos establecidos en el documento denominado *Verified Notice of Exemption* que se refiere a la autorización o permiso de adquisición y control de las respectivas vías ferroviarias- los siguientes datos : i) el nombre del ferrocarril cuya operación se permite acreditar asociado al nombre de la compañía que pretende acreditar al experiencia ii) la longitud de la respectiva vía en millas y finalmente iii) la antigüedad de la operación, lo que se necesita para poder calcular los kilómetros/año de experiencia, pudiéndose calcular esta antigüedad por cuanto en el documento consta tanto la fecha del inicio de la licencia como la fecha de la emisión del certificado.

El anterior documento se puede apoyar, con el fin de aumentar la fuerza probatoria de la experiencia acreditada, con los siguientes documentos adicionales:

1. Una copia de certificado de inspección del buen funcionamiento y manejo de las vías ferroviarias cuya operación se quiere demostrar. Estos documentos son emitidos de tiempo en tiempo por la autoridad competente en los Estados Unidos.
2. Una declaración, complementaria con los documentos anteriormente mencionados, en la cual el proponente confirmaría toda la información acreditada en esos documentos e integraría los datos que sean necesarios aclarar o complementar.

Nuestra solicitud permite que la experiencia de los proponentes se acredite mediante certificaciones emitidas por terceros, para preservar la transparencia, y la selección objetiva.

De este modo, solicitamos se incluya la posibilidad de acreditar la experiencia Tipo B de acuerdo del mismo modo a como se estableció en la adenda 2 de Licitación Pública VJ-VE-LP-002 de 2012, permitiendo así la participación de las empresas con mayor capacidad técnica y operativa en temas ferroviarios:

B) Validación de la experiencia a través de certificaciones expedidas por la autoridad ferroviaria pública competente, caso en el cual el proponente deberá relacionar dos (2) certificaciones que indiquen claramente la longitud de la red a su cargo y las longitudes mínimas de dichas redes se enuncian a continuación:

i) En redes ferroviarias rurales de carga y/o pasajeros la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a La longitud del módulo que se presenta.

ii) En redes ferroviarias suburbanas (trenes de cercanías y/o trenes ligeros) la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a 100 km.

iii) En redes ferroviarias urbanas tipo Metro y/o Tranvía la longitud de dicha red deberá ser igual o superior a 10 km.

El proponente tendrá la posibilidad de anexar más de una certificación para alcanzar, mediante la sumatoria de proyectos, las longitudes mínimas a través de su mayoría en varias redes a su cargo. Sin embargo, no se podrá combinar longitudes de los tres tipos de redes mencionados en el párrafo anterior.

Insistimos en que el problema que se pide solucionar no solamente ocurre en los EE.UU, sino en la mayor parte de las operaciones que se hacen en el Reino Unido, Francia y Alemania son desarrolladas por empresas que operan por cuenta propia, por lo que resulta necesario habilitar mecanismos que cumplan con el propósito de la ANI de asegurar la existencia de las operación pero que simultáneamente permitan la participación de esas empresas en este concurso.

RESPUESTA:

En aras de brindar mayor claridad, se realizó la respectiva aclaración en los pliegos definitivos.

21.2. SEGUNDO.- ASPECTOS TECNICOS RELEVANTES A CONSIDERAR EN ATENCION AL INTERES GENERAL.-

Con fundamento en visita técnica de alto nivel efectuada por experto ingenieros ferroviarios Norteamericanos, Ingleses y Surafricanos a los dos (2) corredores objeto de la licitación durante los días 16 al 25 de abril del año en curso, respetuosamente, solicitamos se tenga en cuenta los siguientes aspectos de esencial y particular importancia que se deben considerar, así:

1.- Evitar reducción de trocha:

En muchas partes de la vía, en tramos rectos y en tramos curvos la trocha medida es significativamente inferior a 914mm. (Ejemplo: 900mm ~910mm).

Para que las condiciones óptimas de desempeño del material rodante se alcancen, la trocha medida en campo debe ser siempre superior a 914mm.

RESPUESTA:

En el Anexo 2, se establece la actividad de "Trochar Vía" a través de la cual se deberán hacer las rectificaciones de los anchos que no cumplen con lo establecido para la trocha yárdica.

2. Ensanchamiento de trocha en curvas:

En ferrocarriles de trocha angosta, en curvas de menos de 200m es importante ensanchar la trocha gradualmente en las curvas, hasta alcanzar 940mm para curvas de 100m para evitar el excesivo desgaste debido al contacto pestaña-riel.

Los durmientes en concreto instalados en ambos corredores no tienen plantillas de diferente tamaño que permitan este aumento de trocha, es muy importante que la licitación contemple este ensanchamiento en curvas.

RESPUESTA:

En el Anexo 2, se establece la actividad de "Trochar Vía" a través de la cual se deberán hacer las rectificaciones de los anchos que no cumplen con lo establecido para la trocha yárdica.

3. Tamaño de los rieles:

Una de las variables más decisivas para determinar la máxima carga axial permisible (y por ende la capacidad del ferrocarril) es la sección de riel.

Es importante que el riel de remplazo sea cuando menos de 115lb/yd de manera que cuando se incrementé las características de la vía en los tramos no afectados hoy (los hoy puntos críticos luego de ser rehabilitados) estos no se conviertan en cuello de botella y se requiera nuevamente su intervención.

RESPUESTA:

Considerando que las intervenciones a ejecutar a través del presente proceso licitatorio consiste en reparar los puntos críticos para reactivar la operación ferroviaria en estos corredores, como una transición a las intervenciones definitivas que se ejecutarán a través de las iniciativas privadas, no se contempla el remplazo de rieles actuales por los de 115 lb/yd y por lo tanto no hace parte del objeto y actividades a ejecutar en el contrato. El cambio de rieles a unos de mayor especificación será uno de los requisitos para el originador de la iniciativa privada que resulte adjudicatario del corredor.

4. Calidad de los rieles de remplazo:

Para un óptimo comportamiento del ferrocarril en operación recomendamos no permitir el suministro rieles de segunda mano. Los rieles no deben tener más de 18 meses desde la fecha de rolado.

- Los rieles suministrados deben ser fabricados bajo un estándar de calidad mundial, preferiblemente AREMA o UIC, y deben tener cuando mínimo 5 años de garantía para cualquier defecto de fabricación directamente del fabricante.
- El fabricante debe suministrar los reportes de prueba de los materiales (Material Test Report) donde se demuestre que todas las pruebas y ensayos y criterios de rechazo/aprobación de acuerdo a la norma de fabricación fueron seguidos.
- Para evitar el excesivo desgaste en curvas estos deben tener una dureza brinell de al menos 260HB.

RESPUESTA:

En el presente proceso de contratación no se contempla la reparación de súper estructura con rieles de segunda mano. Por lo anterior, se acoge la observación del interesado.

5. Evaluación de capacidad portante de los puentes y alcantarillas:

El análisis de las características de la vía, debe incluir un estudio de capacidad de todos y cada uno los puentes y alcantarillas, para que así lo futuros operadores puedan determinar las limitaciones del material rodante (locomotoras y vagones)

RESPUESTA:

Se aclara que los puentes de los corredores objeto de la presente licitación fueron diseñados para trenes Cooper E-50 y por tal motivo, lo operadores interesados en movilizar carga por estos, deberán considerar esta carga límite. A futuro, las iniciativas privadas deberán realizar una inspección y diagnóstico del estado actual de todos los viaductos, puentes y pontones existentes en el corredor, para identificar la capacidad técnica y operativa y los problemas funcionales y estructurales que deberán ser atendidos de manera definitiva.

6. Capacidad de puentes y viaductos:

Para que la vía férrea permita una operación férrea costo-efectiva es importante que los puentes y viaductos que se construyan o reparen permitan el paso de dos locomotoras enganchadas (cuando la luz lo permita) a una velocidad de mínimo 50km/h, donde cada locomotora tendrá 6 ejes, y una carga axial máxima de 22 ton por eje.

RESPUESTA:

Para los acoplamientos de locomotoras el operador deberá tener en cuenta que los puentes y viaductos de los corredores objeto de la presente licitación fueron diseñados para trenes Cooper E-50.

De otra parte, en este proceso de contratación, no se tiene contemplada la construcción de puentes o viaductos, esta será objeto de estructuración por parte de los originadores de las iniciativas privadas.

7. Sistema de fijación:

El sistema de fijación actual, es de muy bajo desempeño. En las secciones donde se van a reemplazar los durmientes tanto de concreto como madera, es aconsejable utilizar un sistema elástico moderno con clip elástico.

RESPUESTA:

En el Anexo 2 del presente proceso de contratación se establecen las especificaciones de los elementos de fijación que deberán ser utilizados, donde se contemplan las observaciones del interesado.

21.3. TERCERO: AUMENTO DEL PORCENTAJE DE ENDEUDAMIENTO.-

En el numeral 5.2.1.1.4 del Proyecto de Pliego de Condiciones se exige que el nivel de endeudamiento sea menor a 70%.

El nivel de endeudamiento sostenible de una empresa depende de muchos factores. Unos factores son específicos a la rama de actividad en la que opera. En efecto, para la determinación del nivel de endeudamiento en este caso se deben tomar en consideración los factores que inciden en la rama de la construcción y operación, en especial para el sector férreo.

Este sector requiere por ejemplo muchos activos tangibles (por ejemplo maquinaria) los cuales sirven como garantía de un préstamo a diferencia de otro sector en el que su sistema productivo se basa en activos intangibles. Otro factor que determina el nivel de endeudamiento sostenible es la característica de las empresas dedicadas a la construcción y operación de ferrocarriles que, debido a su tamaño y capacidad técnica y especializada, tienen una gran capacidad de gestión para obtener mayor rentabilidad o capacidad de aportar garantías adicionales.

Por tanto, para juzgar si el nivel de endeudamiento de las empresas es excesivo, habría que tener en cuenta todos estos factores.

Igualmente, se pueden comparar los niveles de endeudamiento de las empresas extranjeras del mismo tamaño que se dedican a la construcción y operación de vías férreas verificando que generalmente están en el 80%.

Por lo anterior, solicitamos ampliar la cobertura del nivel de endeudamiento a 80% ya que de lo contrario grandes compañías extranjeras de construcción y operación de ferrocarriles pueden quedar por fuera del proceso de selección puesto que es razonable en el mercado manejar ese nivel de endeudamiento para este tipo de negocio.

RESPUESTA:

La Entidad ha revisado la solicitud del observante y ha definido llevar a cabo ajuste en el Pliego de Condiciones Definitivo en el nivel de endeudamiento.

21.4. CUARTO.- OBLIGACIONES QUE NO SON IHERENTES A LA NATURALEZA DE LA OBRA PUBLICA Y QUE NO MENORES. Administración del Control de Tráfico y Defensa jurídica del Corredor Férreo.

1.- Después de recorrerse las líneas férreas encontramos que existen aspectos de hecho como las ocupaciones existentes por la población durante algunos tramos de los corredores, que deben considerarse como exógenos a las obligaciones de los contratistas y cuya responsabilidad y solución deben quedar EXCLUSIVAMENTE en cabeza de la ANI o del Estado. La solución de éstos aspectos, es decir de la recuperación de los corredores férreos debe recaer exclusivamente en cabeza de la ANI con la coadyuvancia del contratista que resulte ganador.

Las acciones jurídicas y policivas para recuperación exitosa y oportuna de los corredores sólo se logrará si es el Estado es quien la realiza.

La anterior circunstancia, así como el Control del Tráfico Ferroviario son aspecto que debe ponderar con el mayor detalle el equipo jurídico de la ANI e incorporarlo dentro del pliego.

RESPUESTA:

En los Apéndices técnicos de cada módulo se contempla la actividad de recibo de infraestructura y material rodante, la cual incluye el levantamiento del inventario de invasiones existentes en el corredor, a partir de las cuales el Contratista deberá realizar la respectiva vigilancia para evitar nueva invasiones. En el evento que surja una nueva invasión, el contratista deberá adelantar las labores policivas y judiciales necesarias a que haya lugar, siendo esta una labor de medios y no de resultados.

El objeto del contrato es un objeto complejo que por la necesidad del mismo tendrá dentro de su ejecución actividades, tales como, la ejecución de obra por las actuaciones que deberá efectuar por la atención de los puntos críticos, el mejoramiento, mantenimiento, control de tráfico y vigilancia del corredor.

Por lo anterior, existen actividades secundarias de tipo técnico, jurídico, ambiental y social que deben ser efectuadas por el contratista pero que consideramos son actividades que se realizan en todos los contratos de obra, con la aclaración que actividades como las enunciadas respecto de la ocupación de las vías, serán adelantadas como obligaciones de medio, garantizando el contratista la debida diligencia y propendiendo por la obtención de los mejores resultados posibles.

2. La remuneración por la atención de obligaciones diferentes a las obras, en especial el tema socio - ambiental, es insuficiente. Para el módulo 1, por ejemplo, se cuenta con dos abogados, dos analistas sociales y un ingeniero que requerirán medios y recursos que no se

ven en claramente en el presupuesto. Las obligaciones de defensa del corredor férreo son de difícil realización y llevan mucho tiempo, además el contratista, obviamente, no dispone autónomamente de fuerza policiva, luego sus posibilidades de éxito son muy reducidas. Lo anterior también hace pensar que la repartición del riesgo, según se ve en la matriz, sea desequilibrada, lo deberá proceder a corregirse de acuerdo con la petición asunción de responsabilidad planteada en el punto 1 anterior.

RESPUESTA:

La Agencia considera que tanto el personal como el presupuesto asignado para las actividades socio ambientales es suficiente para la ejecución de éstas.

Se le aclara al interesado que la gestión sobre las invasiones existentes y las querellas impuestas en el corredor férreo, es una obligación de medio y no de resultado, por lo cual la Agencia considera que las actividades descritas en el numeral 3.6 de la minuta del contrato de cada uno de los módulos en donde se relaciona la obligación que tendrá el contratista respecto a la defensa judicial del corredor pueden ser efectuadas sin inconvenientes por el personal relacionado en el presupuesto (dos abogados por módulo) apoyados por el personal y equipo de topografía para la identificación de invasiones en el corredor.

No obstante, el contratista deberá garantizar que las actuaciones a adelantar por su parte, tendrán la debida diligencia y presentar su mejor esfuerzo para la protección de los intereses del Estado, garantizando la correcta y debida ejecución de las obligaciones relacionadas con el tema. Sin que lo anterior, se configure en una obligación de resultado

21.5. La maquinaria que se relaciona o determinada en el Prepliego es la mínima que una compañía con capacidad ferroviaria debe tener para efectuar una rehabilitación férrea, pero por supuesto, hay otra aún más relevante y determinante para el objeto principal de la licitación e inclusive otras máquinas no relacionadas en los pliegos con las cuales se pueden hacer los trabajos con mayor eficiencia.

Con fundamento en el principio de objetividad, respetuosamente consideramos que dicha relación de maquinaria debe ser excluida del pliego pues no ayuda al objeto mismo de la licitación y por el contrario, limita el acceso a personas interesados en el proceso como compañías extranjeras con comprobada experiencia en operaciones férreas a nivel global.

RESPUESTA:

La Entidad no acoge la observación del interesado toda vez que el objeto del presente proceso de contratación se enfoca en la atención de puntos críticos y mantenimiento de los corredores, actividades para las cuales la Agencia considera que los equipos solicitados como factor de calidad son un valor agregado para adelantar dichas labores.

22. Observaciones realizadas por GONZALEZ & SONS EQUIPMENT Inc. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

22.1 Observación 3: Numeral 1.2.3.2 OBLIGACIONES ESPECIFICAS PARA EL MODULO No. 2 (CORREDOR FERREO BOGOTA-BELENCITO)

I- Mantenimiento y Conservación del Corredor

f) Imprevistos Ambientales y señalización.

Favor proveer definición precisa y/o alcance de “imprevistos ambientales”; p ej.: qué tipo de eventos clasifican como tal.

RESPUESTA:

Con el fin de brindar mayor claridad a los proponentes, en el pliego definitivo se incluyó la definición de “imprevistos ambientales”.

22.2. Observación 4: Numeral 5.4.2 FACTOR DE CALIDAD – OTORGAMIENTO DE PUNTAJE POR EQUIPO ADICIONAL.

En relación con la asignación de los puntajes propuestos para los equipos presentados en el cuadro “Equipo adicional al mínimo requerido para el Factor de Calidad”, muy respetuosamente solicitamos sean revisados o eliminados, por considerar que dichos equipos mejor califican como herramientas manuales y podrían ser incluidos dentro del equipo mínimo de obligatorio ofrecimiento. El puntaje asignado a dichas herramientas (hasta 20% de la calificación de la oferta) no guarda ponderación con la magnitud de los trabajos si se tiene en cuenta que el valor comercial de dichas herramientas en el mercado resulta insignificante comparado con el valor de la oferta/presupuesto oficial. De otra parte, no constituyen un aporte en grado superlativo desde el punto de vista de garantía de calidad, mucho menos desde el punto de vista de la eficiencia en la ejecución de las obras, tanto menos si se comparan con equipos como los presentados a continuación, por mostrar algunos.

Ahora bien, por ejemplo, en el caso de equipos multifuncionales como el “bateador mecanizado” (utility tamper UT-0850 mostrado abajo), con el cual se efectúan las operaciones de inspeccionar los rieles, chequear la geometría de la vía, indicar nivelación controlada por rayo láser, levantar los rieles hasta la altura ordenada por el equipo láser y reacomodar o “batear” el balastro, ¿qué puntaje se otorgaría? ¿Se consideraría para la oferta de equipos como estos el mismo puntaje que para herramientas manuales?

RESPUESTA:

En el pliego definitivo se realizó un ajuste a los requerimientos del factor de calidad, así como a los equipos y herramientas necesarias para adelantar las actividades objeto del proceso de contratación.

22.3. Observación 5: En relación con el mismo **numeral 5.4.2, como incentivo a la garantía de calidad**, se considera por parte de la ANI otorgar calificación o puntaje por el ofrecimiento de personal calificado certificado, bien sea por agencias nacionales colombianas o internacionales, en inspección de líneas férreas? y/o por el ofrecimiento de soldadores calificados certificados en soldadura aluminotermica (termite weld)?

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud del interesado en relación con modificar los criterios establecidos para el factor de calidad, considerando que los equipos propuestos apoyan la verificación de la calidad de las intervenciones a ejecutar a lo largo del corredor y precisamente por eso hacen parte del factor de calidad.

22.4. Observación 6: Muy respetuosamente solicitamos se amplíe el plazo para presentar observaciones al Proyecto de Pliego de Condiciones, hasta el día 30 de Abril de 2013.

RESPUESTA:

Se aclara a los interesados en participar en el proceso, que el cronograma establecido en el proyecto de pliego de condiciones publicado en el SECOP es un estimativo de las fechas en que probablemente se llevarán a cabo las etapas del proceso, como quiera que el inicio formal de la licitación únicamente se producirá con la expedición de la resolución de apertura del mismo, acto administrativo que se encuentra sujeto a la aprobación de las vigencias futuras que respaldarán el proyecto que se pretende contratar.

No obstante, el tiempo transcurrido desde la publicación de prepliegos hasta la fecha ha otorgado a los posibles proponentes el tiempo suficiente para empezar a adelantar las gestiones necesarias para la estructuración de su propuesta.

23. Observaciones realizadas por HOLDTRADE Y IOWA PACIFIC mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

Por medio de la presente, quiero en nombre de Holdtrade y Iowa Pacific enviar nuestras observaciones al PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP-002 DE 2013, las cuales han sido recopiladas luego de una visita de expertos ingleses, americanos y sudafricanos a los dos corredores férreos durante el 16-25 de abril de este año.

1. Evitar reducción de trocha: En muchas partes de la vía, en tramos rectos y en tramos curvos la trocha medida es significativamente inferior a 914mm. (Ejemplo: 900mm ~910mm). Para que las condiciones óptimas de desempeño del material rodante se alcancen, la trocha medida en campo debe ser siempre superior a 914mm.

RESPUESTA:

En el Anexo 2, se establece la actividad de "Trochar Vía" a través de la cual se deberán hacer las rectificaciones de los anchos que no cumplen con lo establecido para la trocha yárdica.

2. Ensanchamiento de trocha en curvas: En ferrocarriles de trocha angosta, en curvas de menos de 200m es importante ensanchar la trocha gradualmente en las curvas, hasta alcanzar 940mm para curvas de 100m para evitar el excesivo desgaste debido al contacto pestaña-riel. Los durmientes en concreto instalados en ambos corredores no tienen plantillas de diferente tamaño que permitan este aumento de trocha, es muy importante que la licitación contemple este ensanchamiento en curvas.

RESPUESTA:

En el Anexo 2, se establece la actividad de "Trochar Vía" a través de la cual se deberán hacer las rectificaciones de los anchos que no cumplen con lo establecido para la trocha yárdica.

3. Tamaño de los rieles: Una de las variables más decisivas para determinar la máxima carga axial permisible (y por ende la capacidad del ferrocarril) es la sección de riel. Es importante que el riel de remplazo sea cuando menos de 115lb/yd de manera que cuando se incrementé las características de la vía en los tramos no afectados hoy (los hoy puntos críticos luego de ser rehabilitados) estos no se conviertan en cuello de botella y se requiera nuevamente su intervención.

RESPUESTA:

Considerando que las intervenciones a ejecutar a través del presente proceso licitatorio consiste en reparar los puntos críticos para reactivar la operación ferroviaria en estos corredores, como una transición a las intervenciones definitivas que se ejecutarán a través de las iniciativas privadas, no se contempla el remplazo de rieles actuales por los de 115 lb/yd.

El cambio de rieles será una exigencia para el nuevo concesionario de largo plazo que resulte adjudicatario de los proyectos de asociaciones público privadas.

4. Calidad de los rieles de replazo:

- Para un óptimo comportamiento del ferrocarril en operación recomendamos no permitir el suministro rieles de segunda mano. Los rieles no deben tener mas de 18 meses desde la fecha de rolado.

RESPUESTA:

En el presente proceso de contratación no se contempla la reparación de súper estructura con rieles de segunda mano. Por lo anterior, se acoge la observación del interesado.

- Los rieles suministrados deben ser fabricados bajo un estándar de calidad mundial, preferiblemente AREMA o UIC, y deben tener cuando mínimo 5 años de garantía para cualquier defecto de fabricación directamente del fabricante.

- El fabricante debe suministrar los reportes de prueba de los materiales (Material Test Report) donde se demuestre que todas las pruebas y ensayos y criterios de rechazo/aprobación de acuerdo a la norma de fabricación fueron seguidos.

- Para evitar el excesivo desgaste en curvas estos deben tener una dureza brinell de al menos 260HB.

RESPUESTA:

En el presente proceso de contratación no se contempla la reparación de súper estructura con rieles de segunda mano. Por lo anterior, se acoge la observación del interesado.

5. Evaluación de capacidad portante de los puentes y alcantarillas:

El análisis de las características de la vía, debe incluir un estudio de capacidad de todos y cada uno los puentes y alcantarillas, para que así lo futuros operadores puedan determinar las limitaciones del material rodante (locomotoras y vagones).

RESPUESTA:

Se aclara que los puentes de los corredores objeto de la presente licitación fueron diseñados para trenes Cooper E-50 y por tal motivo, lo operadores interesados en movilizar carga por estos, deberán considerar esta carga límite. A futuro, las iniciativas privadas deberán realizar una inspección y diagnóstico del estado actual de todos los viaductos, puentes y pontones existentes en el corredor, para identificar la capacidad técnica y operativa y los problemas funcionales y estructurales que deberán ser atendidos de manera definitiva.

6. Capacidad de puentes y viaductos:

Para que la vía férrea permita una operación férrea costo-efectiva es importante que los puentes y viaductos que se construyan o reparen permitan el paso de dos locomotoras enganchadas (cuando la luz lo permita) a una velocidad de mínimo 50km/h, donde cada locomotora tendrá 6 ejes, y una carga axial máxima de 22 ton por eje.

RESPUESTA:

Para los acoplamientos de locomotoras el operador deberá tener en cuenta que los puentes y viaductos de los corredores objeto de la presente licitación fueron diseñados para trenes Cooper E-50.

De otra parte, en este proceso de contratación, no se tiene contemplada la construcción de puentes o viaductos, esta será objeto de estructuración por parte de los originadores de las iniciativas privadas.

7. Sistema de fijación:

El sistema de fijación actual, es de muy bajo desempeño. En las secciones donde se van a reemplazar los durmientes tanto de concreto como madera, es aconsejable utilizar un sistema elástico moderno con clip elástico.

RESPUESTA:

En el Anexo 2 del presente proceso de contratación se establecen las especificaciones de los elementos de fijación que deberán ser utilizados, donde se contemplan las observaciones del interesado.

24. Observaciones realizadas por CIPRECON S.A. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

Solicitamos que la evolución que llevan los ferrocarriles en Colombia hacia las traviesas de concreto, y en especial la vía Bogotá-Belencito, no se reverse a traviesas de madera, pues es una vía que ya se ha venido renovando con traviesas de concreto y debe seguir mejorando así sus especificaciones técnicas.

En el mundo existe la tendencia cada vez más acentuada a sustituir traviesas de madera por traviesas de concreto, por razones globales que más adelante se exponen en esta comunicación.

CIRCUNSTANCIAS PARTICULARES DE LOS FERROCARRILES EN COLOMBIA

Hacemos una reseña presentando las desventajas de no instalar traviesas de concreto para este proyecto, teniendo en cuenta las circunstancias de nuestro país en lo relacionado con esto:

a. Las mejores traviesas de madera del mundo son para duraciones de máximo 18 años, sobre las cuales difícilmente dan garantía y se deben importar de países, que en su gran mayoría instalan masivamente mucho más traviesas de concreto que de madera.

b. Las traviesas de concreto producidas bajo las normas AREMA u otras europeas, deben durar más de 30 años y no presentan dificultades en su fabricación o consecución en Colombia, a corto ni largo plazo.

c. Las traviesas de madera antiguas que aún quedan en Colombia, se produjeron hace muchos años con maderas similares a Quebracho Colorado, provenientes de países del sur como Bolivia, Argentina y otros, las cuales actualmente son de casi imposible consecución por estar estas especies protegidas ambientalmente.

Los ferrocarriles de Colombia han avanzado técnicamente hacia la cultura de las traviesas de concreto, que no se debe dejar regresar a la de madera, por los costos futuros que esto representa. Observemos el ejemplo del ferrocarril del Cerrejón, que se concesionó para un tiempo similar a la duración máxima de traviesas de madera, de calidad 1A, del orden de 18 años, con lo cual era la inversión apropiada en ese momento. Si la primera concesión del Cerrejón hubiese tenido una perspectiva a más largo plazo, consideramos que habría contemplado las traviesas de concreto y no estaría haciendo cambios de traviesas de madera y mayores mantenimientos en que está incurriendo desde hace más de 10 años. Aunque las traviesas de madera son bastante más costosas que hace 30 años, su cultura en traviesas de madera, técnicos, equipos, mantenimiento de vía, etc. le dificultan al Cerrejón en este momento realizar el cambio a traviesas de concreto, pero su inversión acumulada en importación de traviesas de madera y mantenimiento seguramente es superior al haber tenido la clara opción de montar traviesas de concreto desde el inicio del proyecto.

RAZONES POR LAS CUALES EN EL MUNDO SE INSTALAN MAS TRAVIESAS DE CONCRETO

En cuanto a las razones generales por las cuales el mundo, incluidos nuestros países vecinos, (Ecuador, Venezuela y resto de Latinoamérica) está haciendo su transición de traviesas de madera a concreto, se tienen consideraciones económicas, ambientales y técnicas como las siguientes:

1. **MANTENIMIENTO REDUCIDO:** la sólida cimentación proporcionada por las traviesas de concreto son una ventaja para el mantenimiento del sistema de riel. Esto significa que no es necesario ajustar la trocha. Los módulos rígidos reducen la frecuencia de alineamiento y cualquier componente de fijación del riel que se requiera puede ser fácilmente cambiado.

2. **CAPACIDAD:** el peso de las traviesas de concreto trabaja en combinación con el sistema de seguridad del riel, para crear una unidad de vía de gran fuerza lateral que efectivamente resiste fuerzas de carga vertical o longitudinal y reduce descarrilamientos debido a problemas de vía.

3. **SEGURIDAD AMBIENTAL:** la fabricación e instalación de traviesas de concreto garantiza que el medio no sufra ningún tipo de impacto. Las traviesas de concreto pueden ser

almacenadas, manejadas e instaladas sin ninguna precaución ambiental especial. No requieren de tratamientos con preservantes como la creosota con alto grado de toxicidad que en algunos casos pueden ocasionar daños al medio ambiente y al ser humano, al punto de ser considerados causantes de residuos peligrosos.

4. TROCHA EXACTA: las traviesas de concreto pretensado aseguran un control de la trocha de la vía durante la instalación, dentro de más o menos 1/16, además de baja corrosión, larga vida y seguridad en los hombros de acero, cuidadosamente instalados con exactitud durante la fabricación.

5. AUMENTO DE VIDA EN EL CARRIL: las traviesas de concreto mantienen estabilidad en las vías, reducen la desviación bajo carga dinámica, deslizamientos y proporcionan un recorrido tranquilo, factores que significan menos rieles doblados y menos fatiga metálica.

6. COMPROBACION: .las ventajas de la utilización de traviesas de concreto pretensadas ha sido minuciosamente comprobada en las principales líneas de Norteamérica y Europa, líneas diseñadas para tráfico pesado y altas velocidades.

VENTAJAS TECNICAS DE TRAVIASAS DE CONCRETO PARA LA LICITACION DE LA REFERENCIA.

Las especificaciones de esta licitación deben solicitar la instalación de traviesas de concreto para cuatro hilos de rieles, con lo cual hacia el futuro se continuará con las traviesas de concreto, permitiendo que a largo plazo, (más de 30 años), estas aún existan, ya sea para instalar la trocha estándar con rieles de 115 o 135 Lbs/yarda, o continuar la trocha de yarda.

Por el contrario, aun si se utiliza la mejor madera, dentro de algunos años no se tendrán disponibles las traviesas de madera especificadas en esta licitación ya sea para cambiar a la trocha estándar o continuar con la de yarda, y con posibilidades de que sea a más corto plazo, pues su duración también depende de factores como calidad de madera, que puede variar aun dentro de la misma especie, tratamiento y exposición a un ambiente localmente desconocido para las madera especificadas.

Las traviesas de concreto se deben diseñar con un sistema de fijaciones que esté probado mundialmente, pero que este fuera de patentes tales como la Vossloh SK1, Pandrol Safe Lock, Deenik, tipo Airboss, etc., o que estén próximas a su vencimiento, con lo cual en un futuro se puede tener más de un proveedor.

VENTAJAS ECONÓMICAS

No es complejo hacer una comparación económica, pues las traviesas de madera al no garantizar duraciones de más de 18 años, que se dan especialmente en puentes donde no hay contacto con el terreno, contra una duración de las de concreto de más de 30 años aun

en contacto con el terreno, representando una economía para el país superior al 60% del costo del suministro, más la disminución de costos en mantenimiento y operación.

Estimamos que para el proyecto actual el costo de las traviesas de concreto no variara en +/- 10% respecto a las de madera 1A, las especificaciones AREMA indican que en vías construidas con traviesas de madera se hace necesario la instalación de anclas para mantener la alineación de las mismas generando un aumento en el costo de la alternativa, por lo cual no vemos razón alguna para sujetar el proyecto a las traviesas de madera. Si por alguna razón se inclinara por aceptar traviesas de madera de inferior calidad, aun así el costo inicial de las traviesas de concreto, no variará en más de 20%, lo que equivale a un "sobrecosto" para el proyecto que no será superior a \$1.200.000.000. Anotamos entre comillas "sobrecosto", pues los factores de duración de las traviesas de madera son muchos.

Entendemos que los recursos del país son escasos, pero una cifra de este rango no debe ser evaluada fuera de un rango menor al de la vida útil del proyecto, ni justifica una desmejora en las proyecciones de nuestros ferrocarriles. Vemos que países vecinos con menores recursos y perspectivas férreas que Colombia, un ejemplo Ecuador, no son tan mediáticos a la hora de proyectar sus ferrocarriles.

Esperamos que sea atendida nuestra solicitud de no dar un pie atrás en lo poco que han mejorado los ferrocarriles en Colombia, pues observen el estado de las traviesas de concreto, que nuestro país cuenta con la totalidad de las instaladas, en la red del atlántico, lo que sería improbable si se hubieran aceptado traviesas de madera, pues ya habría deterioradas y muchas en estado de deterioro con provisiones de recambio a corto plazo.

RESPUESTA:

Considerando que el presente proceso de contratación es el primer paso de la estrategia de reactivación de los corredores férreos y que por lo tanto constituyen una transición a la rehabilitación definitiva éstos, la propuesta de implementación de traviesas de madera en las actividades de mejoramiento y mantenimiento del corredor Bogotá – Belencito se realiza con el fin de dar flexibilidad a las intervenciones, que a futuro, el concesionario (que desarrolle una APP) requiera para la implementación de la trocha estándar en el corredor.

De otra parte, debido a la inexistencia del diseño y homologación de traviesas polivalentes de concreto (yardica – estándar), la opción de la utilización de las mismas se daría a mediano plazo cuando se desarrollen las iniciativas privadas.

25. Observaciones realizadas por CONSTRUCTORA COLPATRIA mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES

1. Numeral 5.3.1. – EXPERIENCIA DEL PROPONENTE

Favor confirmar si para el cálculo de la experiencia en SMMLV Se debe tomar el valor del SMMLV del año de inicio del contrato o por el contrario del año de terminación.

RESPUESTA:

El cálculo de la experiencia en SMMLV se tomará a partir de la fecha de suscripción del contrato, tal como lo indica el numeral 5.3.4. del pliego de condiciones.

PROFORMA 8 – OFERTA ECONOMICA

Respecto de la Oferta favor revisar lo siguiente:

Observaciones para el módulo 1 y el módulo 2

1. *“En el capítulo III-“Mejoramiento de Vía”, no se hace referencia a que estos costos sean de “Rubros Fijos”, sin embargo en el cálculo de la fórmula de “RUBROS FIJOS (MEJORAMIENTO DE VÍA + ATENCIÓN DE EMERGENCIAS + OBRAS Y ACTIVIDADES ACCESORIAS)” si se indica el “Mejoramiento de Vía” como rubro fijo. Por lo anterior, les solicitamos el favor de aclarar si el capítulo III en mención se puede modificar o no.*
2. *Les solicitamos el favor de confirmar si se puede presentar un AIU diferente al 25%, ya que en la fila de “TOTAL AIU” se indica “No Modificar”.*

RESPUESTA:

Las cantidades del capítulo III – mejoramiento de vía no son modificables, no obstante los precios si, que serán los que proponga el oferente.

Observaciones para el módulo 1

Les solicitamos el favor de corregir los valores indicados en las columnas del “VALOR UNITARIO OFERTADO” y “VALOR TOTAL OFERTADO” para los capítulos VI y XI, ya que los valores indicados como “No Modificar” no corresponden con los valores correspondientes al presupuesto oficial.

RESPUESTA:

En el pliego definitivo se realizó el ajuste correspondiente.

MINUTA DEL CONTRATO

Les solicitamos el favor de incluir dentro de la cláusula DÉCIMA PRIMERA.- ACTAS DE OBRA Y AJUSTES, la forma de reajuste de precio que se utilizará para calcular cada uno de los pagos.

RESPUESTA:

El presente contrato NO contempla fórmula de reajuste tal como lo establece el Apéndice Técnico.

APÉNDICES TÉCNICOS

1. Numeral 3.6.3. Estaciones y Pasos a Nivel

En los APÉNDICES TÉCNICOS de los Módulos 1 y 2 se indica lo siguiente:

“Tarifas: En el caso que haya operación sobre las líneas férreas objeto del presente contrato, se tendrá en cuenta la Resolución 184 del 16 de enero del 2009, que se encuentra relacionada en el Anexo No. 3 Especificaciones Técnicas de Operación. El Contratista realizará la gestión de recaudo por el canon por uso de vía de los terceros operadores, aclarando que en ningún caso el Contratista podrá disponer de las tarifas generadas por el uso de la infraestructura de terceros operadores. Todos los ingresos provenientes del canon por uso de la infraestructura serán de la Agencia Nacional de Infraestructura y esta será la encargada de destinar los recursos.”

Les solicitamos el favor de eliminar este requerimiento, considerando que no son de la naturaleza de un contrato de obra pública de acuerdo con lo indicado anteriormente y adicionalmente, los costos asociados a estas actividades no están incluidos dentro del presupuesto oficial entregado.

Las consideraciones antes expuestas, estamos seguros, permitirán a todos los oferentes preparar las ofertas mas competitivas para el desarrollo de los contratos y aumentar la participación en este proceso licitatorio.

RESPUESTA:

El requerimiento mencionado será implementado únicamente en el evento que hayan nuevos interesados en la operación de los corredores y se estableció para garantizar la continuidad de la operación actual de pasajeros en los dos corredores.

“En el numeral 1.2.3.2 “OBLIGACIONES ESPECÍFICAS PARA EL MODULO No. 2 (CORREDOR FERREO BOGOTÁ-BELENCITO)”, en el punto “F-Imprevistos ambientales y señalización”, quisiéramos por favor nos aclaren cual es el alcance de estos imprevistos ya que de eso depende el monto mensual”

RESPUESTA:

Con el fin de brindar mayor claridad a los proponentes, en el pliego definitivo se incluyó la definición de “imprevistos ambientales”.

“En el numeral 3.1.1 “FORMA DE PRESENTAR LA PROPUESTA ECONÓMICA”, cita “La propuesta económica se presentará en el formato adjunto al Pliego para tal efecto. Los precios se desglosarán como se señala en el formato, de tal forma que las actividades no costeadas en la misma se entienden incluidas en el precio ofertado”, quisiéramos por favor nos aclaren a que se hace referencia con actividades no costeadas y cuál es su alcance”

RESPUESTA:

El término “actividades no costeadas” se refiere a que el proponente no relacione precio alguno en la proforma 8, caso en el cual la Agencia asume que el contratista ejecutará la actividad por su cuenta y riesgo.

26. Observaciones realizadas por GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

I. REFERENTES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES.

1. OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS. Teniendo en cuenta las actividades descritas en cuanto a los contratos suscritos entre el actual administrador con terceros, se considera necesario que la Agencia incluya dentro de los profesionales de la planta de ADMINISTRACIÓN un ingeniero catastral o equivalente.

RESPUESTA:

Se acogió la solicitud del proponente y se realizó el ajuste correspondiente en el pliego definitivo.

2. OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS. Dentro de las tareas relativas a los contratos suscritos entre el actual administrador con terceros, en el literal “b”, se señala: “Recaudar el canon mensual a cargo de los arrendatarios que tengan el uso y goce de los bienes inmuebles, el cual deberá ser consignado en la cuenta que disponga la Agencia Nacional de Infraestructura para tal efecto”. Se ha entendido que la responsabilidad del Contratista se limita a la gestión del cobro, sin que deba

responder por la efectividad de dicha acción. Se solicita a la ANI confirmar si lo interpretado es correcto.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es correcta.

3. FACTOR DE CALIDAD – OTORGAMIENTO DE PUNTAJE POR EQUIPO ADICIONAL. Adicional a las observaciones que sobre este aspecto enviamos a la Agencia el día 24 de abril, nos permitimos plantear las siguientes sugerencias: i) Reemplazar los equipos identificados como “Equipo inspector de carril por ultrasonido” y “auscultador manual de geometría de la vía”, por: a) equipo completo para aplicación de soldadura aluminotérmica y b) herramienta extractora de ganchos de fijación (clips). Lo anterior está basado en que los equipos identificados en el proyecto de Pliegos con los números 8 y 9 corresponden a herramientas que requerirá la Interventoría para sus labores propias de recibo de las soldaduras y de verificación de los tramos de vía donde se lleven a cabo los trabajos de nivelación y alineación, mientras que los que se proponen a cambio serán necesariamente usados por el Contratista.

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud del interesado en relación con modificar los equipos del factor de calidad, considerando que los equipos propuestos apoyan la verificación de la calidad de las intervenciones a ejecutar a lo largo del corredor y precisamente por eso hacen parte del factor de calidad.

De otra parte, los equipos propuestos por el interesado fueron tenidos en cuenta en los APUS de las actividades correspondientes.

4. FACTOR DE CALIDAD – OTORGAMIENTO DE PUNTAJE POR EQUIPO ADICIONAL También se sugiere que la ANI otorgue puntaje por la posesión de bateadora electrónica y de reguladora-perfiladora de balasto. Si bien es cierto que dentro del equipo que la Agencia entregará al Contratista incluye bateadoras y reguladora-perfiladora de balasto, el hecho de que tales máquinas sean de propiedad del Contratista, redundará en la eliminación de posibles diferencias con la Agencia, considerando la posibilidad de falla y/o accidente de las máquinas que entregará la ANI para uso en los trabajos de mantenimiento y conservación de la vía.

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud del interesado pues se aprovecharán los equipos de los que se dispone en el corredor.

5. ETAPAS Y CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN PÚBLICA. A este respecto hacemos las siguientes peticiones: i) Que se señale de manera clara que durante la visita programada por la ANI (mayo 20 a 24), se realizarán las labores tanto de reconocimiento de los puntos inestables, como la inspección del material rodante y equipo de vía que entregará la ANI al Contratista; ii) Que se diferan un una (1) semana las visitas de inspección del material rodante para los Módulos 1 y 2, con el objetivo de que un mismo profesional, garantizándose así idénticos criterios, pueda inspeccionar dichos equipos.

RESPUESTA:

Considerando que se realizó un recorrido durante la semana prevista con participación de mas de 30 firmas, la Agencia ha tomado la decisión de eliminar la visita del cronograma del pliego definitivo, por lo que en caso que un interesado lo requiera, deberá remitir una comunicación a la Gerencia de Modo Férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitándole permiso para acceder al corredor.

II. EN LO RELATIVO AL ANEXO 3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OPERACIÓN

1. OBLIGACIONES DE LOS TERCEROS OPERADORES. Se considera necesario que la Agencia adicione este Anexo 3 con indicaciones precisas sobre las acciones que deberá tomar el Contratista en caso de que un tercer operador no cumpla con sus obligaciones, tanto en lo referente a la operación como al material rodante que utilice.

RESPUESTA:

Se realizó el ajuste en el Anexo 3.

27. Observaciones realizadas por ROVER ALCISA CONSTRUCCIÓN mediante correo electrónico del 26 de abril de 2013:

1. En el punto 1.2.3.3 OTRAS OBLIGACIONES PARA AMBOS MÓDULOS, se enumeran una serie de obligaciones para el Contratista, que a nuestro entender están muy alejadas de las labores propias de los Constructores, Mantenedores y Operadores de línea. Además son una serie de obligaciones difíciles de cuantificar y ponderar en esta fase del proceso. Por estos motivos solicitamos que se eliminen estas obligaciones al Contratista.

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud del interesado, por cuanto se pretende que el contratista administre integralmente el corredor.

2. En el punto 5.3.1.1, se indica *“La experiencia que se tendrá en cuenta para la calificación serán los contratos que cumplan lo indicado en el pliego de condiciones **que estén terminados o ejecutados**”* En este punto solicitamos que consideren para el caso al menos de los contratos de mantenimiento, la presentación de contratos en ejecución, pues es sabido que los contratos de mantenimiento pueden tener duraciones prolongadas. De este modo empresas que llevan realizando el mantenimiento durante años, bajo un mismo contrato no quedarían fuera del proceso.

RESPUESTA:

Se realizó el ajuste en los pliegos definitivos.

3. En el punto 5.3.1.2 - TIPO B: EXPERIENCIA EN CONTROL DE TRÁFICO Y/O OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN PROYECTOS FERROVIARIOS, se exige experiencia como Controlador de tráfico y/o operador. Este tipo de experiencia no la suelen tener empresas constructoras o mantenedoras, pues ambas suelen intervenir en líneas en donde no se hacen cargo de la operación. Por tanto exigir esta experiencia obliga a incluir en el consorcio o unión temporal a un operador, si bien la operación es una actividad complementaria, pues el objeto principal es la reparación y atención de puntos críticos. Por este motivo, solicitamos se elimine este requisito de experiencia, o bien se permita acreditarla por un operador que no se encuentre en la obligación de formar parte del proponente plural, aunque sí que se comprometa a realizar la operación-control de tráfico en caso de que el proponente resulte adjudicatario.

RESPUESTA:

No se acepta la solicitud del interesado, en especial porque actualmente sobre los corredores hay operación de pasajeros y es necesario garantizar la prestación de este servicio.