



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

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

FORMULARIO 2
RESPUESTAS A OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS PRESENTADAS AL PROYECTO DE
PLIEGO DE CONDICIONES

1. Observación realizada por CAMILA IZQUIERDO GONZÁLEZ mediante correo electrónico recibido el 29 de abril de 2013:

PRIMERO: De acuerdo al numeral 3.4 del apéndice técnico del módulo 1, "las actividades de mantenimiento y conservación que ejecute el contratista, están enfocadas a garantizar los estándares de rehabilitación alcanzados en especial del tramo La Dorada- Chiriguaná el cual fue rehabilitado con ocasión del Contrato de Concesión suscrito entre Ferrovías (Liquidado) y Fenoco, para lo cual empleará el personal establecido en la administración, principalmente los ayudantes de vía (48) y caporales (4) (cuadrillas)"

Por tal motivo, se solicita que la entidad aclare cuál es el personal que se debe utilizar para las operaciones de mantenimiento y conservación del corredor. En efecto, se acostumbra que el proponente al que se le adjudique el contrato aporte el personal y no la administración anterior como lo establece el apéndice.

RESPUESTA:

Las labores de mantenimiento y conservación del corredor la realizarán las cuadrillas que se encuentran dentro del personal previsto en el rubro de administración.

Es importante aclarar, que el Contratista adjudicatario del presente proceso de selección es el encargado de seleccionar y contratar el equipo que realizará las labores de administración, de acuerdo con los criterios y cantidad establecida por la Agencia.

SEGUNDO: De acuerdo al numeral 3.6 del apéndice técnico del módulo 1, "Será de obligatorio cumplimiento para el contratista del presente contrato, prestar el servicio de control de tráfico para terceros operadores de carga o pasajeros, así como permitir el acceso de terceros operadores interesados en circular a lo largo de los corredores objeto del presente contrato."

Teniendo en cuenta lo mencionado, se solicita a la entidad que establezca la fecha a partir de la cual los terceros operadores de carga o de pasajeros podrán utilizar la vía férrea. Si es dentro del plazo del presente contrato se solicita que la entidad establezca el procedimiento de reclamaciones pertinentes en el momento en que los daños ocasionados hayan sido fruto de actuaciones de los terceros que estén operando en el corredor.

RESPUESTA:

En la actualidad, la Cooperativa Coopsercol presta el servicio de operación de pasajeros entre Puerto Berrío y García Cadena, con un bajo volumen diario de trenes. El transporte de pasajeros por cada tren oscila entre 5 y 15 personas por tren.

La fecha de entrada eventuales operadores de carga deberá definirla el contratista, en virtud de su experiencia como controlador de tráfico, considerando el plan de trabajo de obras para la atención de los puntos críticos, de manera tal que sea viable permitir operación de la vía férrea entre Dorada y Chiriguana y de esta manera, la conexión con el tramo concesionado hasta Santa Marta.

TERCERO: El numeral 3.7 del apéndice técnico del módulo 1 establece que "El contratista se hará cargo por el plazo del contrato de vigilancia del corredor en los tramos La Dorada- Chiriguana; Puerto Berrío- Cabañas, así como en el ramal de Puerto Capulco, para lo cual deberá contar con un gerente con vehículo y un supervisor. Adicionalmente a corredor férreo el contratista vigilará los siguientes inmuebles:

Inmueble	No. Vigilantes	Horas
Estación Barranca	Mínimo 1	24
Talleres Barranca	Mínimo 1	24
Estación Carare	Mínimo 1	24
Estación Grecia	Mínimo 1	24
Revisión Grecia	Mínimo 1	24
Móvil 1 Grecia	Mínimo 1	24
Estación Ferro México	Mínimo 1	24
Acopio Ferro México	Mínimo 1	24
Estación Gamarra	Mínimo 1	12

El Gerente y el supervisor motorizado verificará la actividad de vigilancia tanto a lo largo del corredor como en los 9 inmuebles relacionados, estos debe estar también 24 horas.”

Se solicita que la entidad especifique cuáles son las actividades de vigilancia que debe desarrollar el contratista tanto en el corredor como en los inmuebles señalados. Es importante delimitar el alcance de esta obligación en la medida en que se trata de un contrato de obra en el cual se desarrollará la actividad de vigilancia en el marco de la naturaleza de este contrato; no se tratará entonces de expertos en seguridad que puedan enfrentar invasiones o grupos armados ilegales. En efecto, el contratista debe saber en detalle cuáles son las actuaciones que están a su cargo para que no haya ningún tipo de controversias en la ejecución del contrato entre el contratista y la entidad.

RESPUESTA:

El Contratista deberá contratar los servicios de una empresa certificada de vigilancia. La labor de vigilancia tiene por objetivo realizar la custodia a los bienes muebles e inmuebles que le sean entregados al Contratista por parte de la Agencia. En ningún momento la empresa de vigilancia deberá responder de manera desmedida frente a una invasión o grupos armados ilegales como lo formula en la pregunta.

CUARTA: De acuerdo al numeral 3.8 del apéndice técnico del módulo 1 “La Agencia podrá aumentar o disminuir la cantidad de equipos establecida en el Anexo 4 previo al Acta de Inicio del Contrato”.

Por tal motivo, se solicita que la entidad solo tenga la facultad de aumentar la cantidad de equipos establecidos, ya que si toma la decisión de disminuir se podría llegar a afectar el desarrollo del contrato en el entendido que las obras se retrasarían y el responsable sería el contratista. En efecto al tomar la entidad una decisión unilateral, respecto del número de equipos que se va a utilizar en la ejecución del contrato, en cualquier momento antes del acta de inicio del Contrato se estaría creando un desequilibrio entre las obligaciones del contratista y la entidad ya que iría en contra de la planeación del contratista que se ve reflejada en la presentación de la propuesta.

RESPUESTA:

El material rodante que la Agencia entregará al contratista, será el necesario para la ejecución de las obras y otros que si bien no son necesarios para las intervenciones, requiere que sean custodiados y vigilados por el contratista. Por lo tanto, la Agencia no considera que se genere un desequilibrio al contrato.

2. Observación realizada por GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico recibido el 30 de abril de 2013:

I. REFERENTES A LOS PRESUPUESTOS OFICIALES – PROFORMA 8.

CONTROL DE TRÁFICO – COMUNICACIONES. Para cada uno de los módulos se especifica la cantidad de radios a alquilar (28 para el Módulo 1 y 54 para el Módulo 2). Se solicita a la Agencia indicar si tales cantidades corresponden a la suma de los que se usarán como móviles, portátiles y repetidores.

RESPUESTA:

Los equipos corresponden a la totalidad de equipos necesarios para el control de tráfico, distribuidos así.

En el módulo 1: 18 radios base, 4 portátiles y 6 repetidoras.

En el módulo 2: 29 radios base, 6 repetidoras y 19 portátiles.

3. Observación realizada por REPRESENTACIONES FERREAS C&RF SAS mediante correo electrónico recibido el 1 de mayo de 2013:

Aunque estamos fuera del Plazo para preguntas y Respuestas, de la manera más atenta les solicitamos tener en consideración las siguientes inconsistencias encontradas en el Pliego.

➤ **NOS REFERIMOS AL ANEXO 2: ESPECIFICACIONES DE TRABAJOS EN VIA.**

1. No hay/no encontramos las especificaciones de los cambiavías.
2. Para el Módulo 1 solicitan $4+1 = 5$ CV.
3. Para EL Módulo 2 NO se instalarán CV's ¿?

MÓDULO 1

4. Ítem 1.11 de la Proforma Oferta Económica hablan de CV Riel ARA 90. En el APU hablan de ARA-A 115. Este carril no existe. Hasta donde tenemos conocimiento no hay carril de 115 RE lb/yd en el Tramo La Dorada – Chiriguaná. Se va a instalar un CV con este perfil??. Están considerados los rieles de transición??.

5. Confirmar si la Tangente del CV es 1:12 u otra.

6. El CV es soldable o eclisable. Montado sobre traviesas de madera o de concreto. Piden el aparato para operar el CV: Manual, con Mando a distancia....otro, cuál. Incluye el cerrojo de uña para seguridad?

Modulo 1. La Dorada – Chiriguana Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Ppto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL
A	CONFORMACIÓN DEL TERRAPLEN FERROVIARIO				
11	CAMBIAS PARA RIEL ARA 90 (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION DE ELEMENTOS DE SUJECION, JUEGO DE TRAVIASAS Y OPERADOR DE CAMBIAS)	UNIDAD	1	\$ 100.000.000	\$ 100.000.000
51	Suministro e instalacion de cambias	Un	4	\$ 100.000.000	\$ 400.000.000

Modulo 2. Bogotá - Belencito Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Ppto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL
A	CONFORMACIÓN DEL TERRAPLEN FERROVIARIO				
8	CAMBIAS		¿?		

RESPUESTA:

1. En los pliegos de condiciones definitivos Anexo 2, se señalan las especificaciones de los cambias a instalar en el módulo 1. Sin embargo para atender la inquietud del interesado los cambias deberán ser: Tangente 1/12 norma Arema o norma UIC.
 2. Para claridad del interesado los cambias a instalar en el módulo 1 son 5 que corresponden: 1 para la atención de puntos críticos Ítem 11 Y 4 cambias para el mejoramiento de la vía descritos en el Ítem 51 de la proforma 8 Presupuesto Oficial.
 3. Para el módulo 2 no se tiene previsto la instalación de cambias nuevos.
 4. Se realizó la corrección respectiva en la proforma 8. APU 1.11. En el corredor no existe riel de 115 lb/yd. El presente contrato no contempla la modificación del perfil de los rieles a los existentes en la vía.
 5. La Tangente es de 1/12
 6. El cambias va soldado, e incluye el juego de traviasas y aparato de vía. En los APU's de la proforma No. 8 se realizó el ajuste correspondiente.
- NOS REFERIMOS AL ANEXO 2: ESPECIFICACIONES DE TRABAJOS EN VIA. SUSTITUCION DE TRAVIASAS DE MADERA. Pág. 32.
- Mencionan una única dimensión (Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m) y sometidas a tratamiento de inmunización y secado que cumpla las normas AREMA. Perfecto.

MÓDULO 1

- **Ítem B.44**Cuál es la dimensión de las Traviasas para Puentes.
- **Ítem B.44** El presupuesto es de \$ 170.000.....
- **Ítem B.45** Cuales son las dimensiones de las traviasas para cambias. Acaso son 34 juegos ¿? Para qué tipo de CV ¿?

MÓDULO 2

- **Ítem I. A.9** Cual es la dimensión de la Travesa de madera. En APU aparece un precio de \$ 50.000. Con ese precio solo se consigue eucaliptus que dura 6 – 12 meses y no cumple los tratamientos de inmunización y secado que exige la norma AREMA. Revisar
- **Ítem B.47**Cuál es la dimensión de las Travesas ¿?
- **Ítem B.51** Cuales son las dimensiones de las traviesas para cambiavías. Acaso son 20 juegos ¿? Para qué tipo de CV ¿?
- **Ítem B.52**Cuál es la dimensión de las Travesas ¿? Cantidad 40.000

Modulo 1. La Dorada – Chiriguana Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Pptto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL	Cantidad
B	MANTENIMIENTO OBRAS DE INFRAESTRUCTURA (OBRAS LINEALES)					
44	Suministro e instalación de traviesas de madera para puentes en sectores en Operación	und/mes	130	\$ 170.000	\$ 22.100.000	3.120 pzs
45	Suministro e instalación de traviesas de madera para Cambiavías	und/mes	34	\$ 350.000	\$ 11.900.000	816 pzs

Modulo 2. Bogotá - Belencito Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Pptto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL	Cantidad
I	INTERVENCION DE PUNTOS CRITICOS					
A	CONFORMACION DEL TERRAPLEN FERROVIARIO					
9	MONTAJE Y NIVELACIÓN DE SUPERESTRUCTURA DE VÍA FÉRREA, INCLUYE TRAVIESA DE MADERA NUEVA Y BALASTO NUEVO (1,2 M3/M LINEAL DE VÍA).	ml	2.963,0	\$ 411.357	\$ 1.218.850.791	
B	MANTENIMIENTO OBRAS DE INFRAESTRUCTURA (OBRAS LINEALES)					
47	Suministro e instalación de traviesas de madera Incluye fijaciones, cargue, transporte y descargue	und/mes	200,0	\$ 170.000	\$ 34.000.000	4.800 pzs
51	Suministro e instalación de traviesas de madera para Cambiavías	und/mes	20,0	\$ 350.000	\$ 7.000.000	480 pzs
52	Suministro e instalación de traviesas de madera y sujeciones	un	40.000,0	\$ 170.000	\$ 6.800.000.000	40.000 pzs

RESPUESTA:

MÓDULO 1:

1. Ítem B.44: Las traviesas para puentes son de (Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m)
2. Ítem B.44: Se realizó la revisión de precios de traviesas para puentes y se realizó el ajuste en los APU's y en la proforma no. 8.
3. Ítem B.45: Las dimensiones de las traviesas varían de acuerdo a la posición de la traviesa en el cambiavías. El juego de traviesas corresponde es 45 traviesas. los cambiavías deberán ser: Tangente 1/12 norma Arema o norma UIC

MÓDULO 2:

1. **Ítem I. A.9** Se realizó la revisión de los precios y especificaciones de las traviesas y se realizó el ajuste tanto en los APU's como en la proforma No. 8.
2. **Ítem B.47** Las traviesas para puentes son de (Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m)
3. **Ítem B.51** La dimensión de las traviesas de los cambiavías varían dependiendo de su posición. El número de traviesas a instalar en los cambiavías dependerá del estado de las traviesas instaladas. En el presupuesto se contempló el cambio de 20 traviesas mensuales para cambiavías. Las especificaciones de los cambiavías existentes en el corredor varían desde Tangente 1/7 hasta Tangente 1/12 .
4. **Ítem B.52** Las traviesas para puentes son de (Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m)

➤ NOS REFERIMOS AL ANEXO 2: ESPECIFICACIONES DE TRABAJOS EN VIA. ELEMENTOS DE FIJACION. Pág. 34.

- *Mencionan que el Contratista deberá proveer soluciones técnicas para los siguientes casos de fijaciones*
 - Para la traviesa de concreto y riel ARA-A-90, pero en los Pliegos solo se habla de suministro de Traviesas en Madera.
 - Para traviesas de madera y riel ARA-A-90. Aclarar y definir si la fijación incluye la placa de asiento metálica, con/sin inclinación, cuál; agujeros para tirafondos/clavos, definirlos, cuáles, hombros, cuántos. NORMAS; aclarar si son válidos los tipos de Clips que actualmente están montados en la vía.
 - Para traviesas de madera para los puentes metálicos y riel ARA-A-90. Aclarar y definir si la fijación incluye la placa de asiento metálica, sin inclinación; agujeros para tirafondos/clavos, definirlos, cuáles, doble hombro. NORMAS; aclarar si son válidos los tipos de Clips que actualmente están montados en los puentes de la vía.
 - Para traviesas de cambiavías y riel ARA-A-90. Aclarar y definir si la fijación incluye la placa de asiento metálica. NORMAS; aclarar si son válidos los tipos de Clips que actualmente están montados en los cambiavías.

RESPUESTA:

Se hicieron ajustes en los anexos No. 2 y 3 y en la proforma No. 8 con el fin de ajustar y aclarar lo pertinente a la solicitud del interesado.

➤ NOS REFERIMOS AL ANEXO 2: ESPECIFICACIONES DE TRABAJOS EN VIA. SUMINISTRO E INSTALACION DE RIELES. Pag. 33

- *Mencionan que el Contratista deberá Suministrar riel nuevo Perfil 90 ARA-A, para los Módulos 1 y 2: Total 1.908 ml de riel.*
- *Favor aclarar/corregir los precios del material en los APU's. Aparece diferente para el mismo tipo de riel. Ver anexos.*

MÓDULO 1

- **Ítem G.35** En el APU aparece suministro Riel 90 ARA-A: \$ 200.000 ml

MÓDULO 2

- **Ítem A.8** En el APU aparece suministro Riel 90 ARA-A: \$ 125.000 ml

Modulo 1. La Dorada – Chiriguana Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Ppto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL
I - INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS					
G	OTROS ITEMS				
35	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE RIEL DE 90 Lb/Yd, INCLUYE ELEMENTOS DE FIJACIÓN Y TRANSPORTE	ML	1.938	\$ 317.374	\$ 615.070.812

Modulo 2. Bogotá - Belencito Plazo 24 meses

No	DESCRIPCION	UNID	CANTIDAD	Ppto oficial VALOR UNITARIO	Presupuesto oficial VALOR TOTAL
I - INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS					
A	CONFORMACIÓN DEL TERRAPLEN FERROVIARIO				
8	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE RIEL ARA 90 Lb/Yd, INCLUYE TRANSPORTE Y ELEMENTOS DE SUJECIÓN.	ml	998,0	\$ 203.070	\$ 202.663.860

RESPUESTA:

En los pliegos de condiciones definitivos, anexos técnicos y valoración de costos de los dos módulos, se realizó el ajuste correspondiente a la solicitud de interesado.

4. Observación realizada por INGERAL S.A. mediante correo electrónico recibido el 2 de mayo de 2013:

Como proponentes interesados y una vez revisado el Proyecto Pliego de Condiciones, nos permitimos hacer las siguientes observaciones:

4.1. Del numeral 7,6 – MECANISMOS DE COBERTURA,

1.1 las vigencias de las garantías relacionadas en los literales:

- c) Estabilidad y Calidad de la obra, por el término de ejecución del contrato y cinco (5) años más.
- d) Calidad y correcto Funcionamiento de los bienes por el término de ejecución del contrato y cinco (5) años más.

Respetuosamente Solicitamos a la entidad se ajuste a las condiciones comerciales que para tal efecto se tienen establecidas en este tipo de garantías, las cuales nos han sido manifestadas por las Aseguradoras dentro del proceso de cotización, en cuanto a que el plazo máximo que cubren es de 60 meses contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción de la obra.

RESPUESTA:

Para el caso de estabilidad y calidad de la obra se ajustó en el pliego la vigencia, estableciendo el término de cinco (5) años contados a partir del recibo a satisfacción de la obra por parte de la entidad.

Respecto a la calidad y correcto funcionamiento de los bienes su observación no es acogida toda vez que la vigencia establecida es el término mínimo para garantizar el amparo requerido de acuerdo con el objeto del contrato, la naturaleza y las obligaciones del contrato.

4.2. Del Numeral 7.6, literal e).

“e) Calidad de la Revisión, actualización y/o modificación y/o ajustes de los estudios y diseños por el término de la ejecución del contrato y cinco (5) años más”. Los riesgos que se cubren con esta garantía, además de ser inexistente en el mercado, están amparados con las de: i) Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes, y ii) Calidad del Servicio. Por lo cual Solicitamos Suprimir la garantía relacionada en el literal e).

RESPUESTA:

Su observación fue acogida en el sentido de eliminar el respectivo amparo en el pliego de condiciones definitivo.

4.3. Revaluar la cobertura de las garantías, toda vez que las establecidas corresponden a los topes máximos permitidos, excepto la de Cumplimiento. Tal condición resulta bastante onerosa para el contrato, representando un costo equivalente entre el 2,5 y el 3,0% del Presupuesto Oficial, en las condiciones que se solicitan ajustar y suprimir en los numerales precedentes.

CLASE DE GARANTÍA	Cobertura con respecto al V/r Presupuesto Oficial		
	Min.	Máx.	Exigida en el pliego de condiciones
Cumplimiento	10%	20%	10%
Calidad del servicio	10%	30%	30%
Estabilidad y Calidad de la Obra	10%	30%	30%
Calidad y Correcto Funcionamiento de los bienes	10%	30%	30%
Calidad de la Revisión, actualización y/o modificación y/o ajustes de los estudios y diseños	0%	0%	30%
Pago de Salarios y prestaciones sociales	5%	20%	20%
7.7.1 Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual	10%	30%	30%
7.7.2 Póliza de Seguro Todo Riesgo Daños Materiales	10%	30%	30%

Por el monto del contrato y la naturaleza del mismo, dados los distintos componentes de los alcances a realizar: Ajuste y complementación de Diseños, suministro de materiales, mano de obra, transporte de materiales, equipos, obras civiles, reparaciones mecánicas, vigilancia, control, entre otros, se propone a consideración de la Entidad,

Solicitamos disminuir hasta llegar al tope mínimo de las coberturas de todas las garantías, conforme se ilustra en la siguiente tabla quedando así:

Numeral 7.6 Mecanismos de Cobertura:

“... La garantía debe cubrir los amparos presentados en el siguiente cuadro:

CLASE DE GARANTÍA	ESTIMACIÓN
Cumplimiento	10%
Calidad del servicio	10%
Estabilidad y Calidad de la Obra	10%
Calidad y Correcto Funcionamiento de los bienes	10%
Calidad de la Revisión, actualización y/o modificación y/o ajustes de los estudios y diseños	0%
Pago de Salarios y prestaciones sociales	5%
7.7.1 Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual	10%
7.7.2 Póliza de Seguro Todo Riesgo Daños Materiales	10%

4.3. Por último, con respecto a la póliza de seguros de Maquinaria y Equipo, para la cotización de la prima se requiere conocer el valor del peritaje elaborado por la firma CITRUS de los equipos que se entregarán al Contratista, independiente de la actualización de los mismos que está pendiente por realizar dentro del desarrollo del contrato.

Por todo lo anteriormente expuesto, Solicitamos a la entidad revise y realice los ajustes necesarios para cumplir a cabalidad con cada una de las exigencias precontractuales y contractuales según sea el caso.

RESPUESTA:

Respecto de la modificación de los valores de las garantías su observación NO fue acogida puesto que los valores establecidos son el resultado del análisis del objeto, la naturaleza y las obligaciones del contrato.

Respecto del valor de las Maquinarias y Equipos en el pliego definitivo se estableció el valor a efecto de establecer el valor de la estimación de la garantía

- 5. Observación realizada por CAMILA IZQUIERDO GONZÁLEZ mediante correo electrónico recibido el 2 de mayo de 2013:**

Yo Camila Izquierdo, identificada con cédula de ciudadanía No. 1'020.751.814 expedida en la ciudad de Bogotá D.C., actuando en mi propio nombre y representación, muy respetuosamente me dirijo a usted con el fin de presentarle las siguientes observaciones hechas al contenido del apéndice técnico del módulo 2 de la licitación de la referencia.

PRIMERO: De acuerdo al numeral 3.2.1 del apéndice técnico del módulo 2 “el contratista realizará los estudios y diseños para construcción, para lo cual dispondrá de un rubro fijo establecido en el formato de propuesta económica, los cuales deberán ser entregados a la interventoría para su validación”.

Por tal motivo, se solicita a la entidad establecer el tiempo límite para enviar los estudios y diseños para construcción a nivel de pre factibilidad a la interventoría para que ésta los valide.

RESPUESTA:

Para los dos módulos, se establece en el Apéndice Técnico el plazo máximo para la elaboración de estudios y diseños.

SEGUNDO: De acuerdo al numeral 3.4 del apéndice técnico del módulo 2 “El Contratista deberá ejecutar las diferentes labores establecidas y definidas por la Agencia en el Anexo 2 -Especificaciones de trabajos en la vía- y las demás normas aplicables vigentes en materia de mantenimiento y conservación de ferrocarriles utilizando el personal establecido en la Administración del corredor principalmente los 70 ayudantes de vía y los 6 caporales”.

Por tal motivo, se solicita que la entidad aclare cuál es el personal que se debe utilizar para las operaciones de mantenimiento y conservación del corredor. En efecto, se acostumbra que el proponente al que se le adjudique el contrato aporte el 100% del personal y no la administración anterior como lo establece el apéndice.

RESPUESTA:

Las labores de mantenimiento y conservación del corredor la realizarán las cuadrillas que se encuentran dentro del personal previsto en el rubro de administración.

Es importante aclarar, que el Contratista adjudicatario del presente proceso de selección es el encargado de seleccionar y contratar el equipo que realizará las labores de administración, de acuerdo con los criterios y cantidad establecida por la Agencia.

TERCERO: De acuerdo al numeral 3.6 del apéndice técnico del módulo 2 en lo relacionado con las estaciones y pasos a nivel, se establece que “será de obligatorio cumplimiento para el contratista del presente contrato, prestar el servicio de control de tráfico para terceros operadores de carga o pasajeros, así como permitir el acceso de

terceros operadores interesados en circular a lo largo de los corredores objeto del presente contrato.”

Teniendo en cuenta lo mencionado, se solicita a la entidad que establezca la fecha a partir de la cual los terceros operadores de carga o de pasajeros podrán utilizar la vía férrea. Si es dentro del plazo del presente contrato se solicita que la entidad establezca el procedimiento de reclamaciones pertinentes en el momento en que los daños ocasionados hayan sido fruto de actuaciones de los terceros que estén operando en el corredor.

RESPUESTA:

En la actualidad, la Cooperativa Coopsercol presta el servicio de operación de pasajeros entre Puerto Berrío y García Cadena, con un bajo volumen diario de trenes. El transporte de pasajeros por cada tren oscila entre 5 y 15 personas.

La fecha de entrada de eventuales operadores de carga dependerá de la ejecución de trabajos de obra, la cual será establecida por el contratista considerando el plan de trabajo de obras para la atención de los puntos críticos, que no podrá exceder los 14 meses previstos en el apéndice técnico. En el Anexo No. 3, se incorporó un procedimiento para incidencias y accidentes.

CUARTO: De acuerdo al numeral 3.7 del apéndice técnico del módulo 2 “El contratista se hará cargo por el plazo del contrato de la vigilancia de la vía férrea en los tramos: Bogotá-Belencito; La Caro- Zipaquirá; y Bogotá- Facatativá, para lo cual deberá contar con un Gerente de la Vigilancia con vehículo, un supervisor motorizado y vigilancia en los siguientes inmuebles:

Inmueble	No. Vigilantes	Horas
Estación Sesquilé	Mínimo 1	24
Estación Chocontá (*)	Mínimo 1	24
Estación Villapinzón (*)	Mínimo 1	24
Estación Tunja (*)	Mínimo 1	24
Estación Paipa	Mínimo 1	24
Estación Duitama	Mínimo 1	24
Estación Sogamoso	Mínimo 1	24
Est. Sogamoso - Bodegas	Mínimo 1	24
Estación Chicamocha	Mínimo 1	8
Talleres el Corzo	Mínimo 3	24
Avenida 68	Mínimo 3	24
Puesto Revisión Km 5	Mínimo 1	24
La Caro	Mínimo 1	24

En adición a los turnos de vigilancia requeridos en cada inmueble, el tramo deberá contar con un Gerente de vigilancia con vehículo y un Supervisor motorizado que verificará la actividad de vigilancia tanto a lo largo el corredor como en los 14 inmuebles relacionados”

Se solicita que la entidad especifique cuáles son las actividades de vigilancia que debe desarrollar el contratista tanto en el corredor como en los inmuebles señalados. Es importante delimitar el alcance de esta obligación en la medida en que se trata de un contrato de obra en el cual se desarrollará la actividad de vigilancia en el marco de la naturaleza de este contrato; no se tratará entonces de expertos en seguridad que puedan enfrentar invasiones o grupos armados ilegales. En efecto, el contratista debe saber en detalle cuáles son las actuaciones que están a su cargo para que no haya ningún tipo de controversias en la ejecución del contrato entre el contratista y la entidad.

RESPUESTA:

El Contratista deberá contratar los servicios de una empresa certificada de vigilancia. La labor de vigilancia tiene por objetivo realizar la custodia a los bienes muebles e inmuebles que le sean entregados al Contratista por parte de la Agencia. En ningún momento la empresa de vigilancia

deberá responder de manera desmedida frente a una invasión o grupos armados ilegales como lo formula en la pregunta.

6. Observación realizada por CONSTRUCTORA COLPATRIA S.A. mediante correo electrónico recibido el 3 de mayo de 2013:

MODULO 1

- Ítem 27. CUNETAS A PIE DE TALUD REVESTIDAS EN CONCRETO SIMPLE DE 21 MPA (HECHO EN OBRA) DE $e = 10$ cm, INCLUYE EXCAVACIÓN MANUAL, AFIRMADO Y FORMALETA.

Se solicita definir qué tipo de malla electrosoldada debe utilizarse para la construcción de cunetas.

RESPUESTA:

La malla electrosoldada de 6 mm reticular cada 15 cm.

- Ítem 38. DESHIERBE Y ROCERÍA.

Las especificaciones técnicas para deshierbe, rocería y riego químico establecen que el ancho del corredor a intervenir es de 3,0 m a cada lado del eje. Históricamente el ancho siempre ha sido de 5 m a cada lado del eje, o hasta donde las cercas, invasiones o cultivos lo permitan. Se solicita mantener la usanza histórica por cuanto la franja de 3 m resultará insuficiente.

RESPUESTA:

El pago del deshierbe y rocería se estableció por hectáreas, en este sentido, el contratista, previa aprobación de la interventoría definirá el ancho de vía a intervenir.

- Ítem 44. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRAVIESAS MADERA PARA PUENTE.

Se recomienda revisar al alza el valor oficial para esta actividad toda vez que la misma a precios de mercado está actualmente alrededor de \$350.000. Adicionalmente, la mayoría de la madera especificada no se encuentra disponible en Colombia, lo cual podría tener implicaciones en el cronograma de obras y presupuesto, e introducir el riesgo de usar especies no aptas para condiciones tropicales.

RESPUESTA:

En la proforma No.8 se realizó un ajuste a los precios de las traviesas, con base en cotizaciones y estudios de mercado realizadas por la Agencia.

MÓDULO 2

- Ítem 7. SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE GRAVILLA 1/2" a 3/4" PARA CAPA DE SUB-BALASTO INCLUYE ACOPIO, CARGUE Y TRANSPORTE

Se sugiere precisar la especificación en el sentido de utilizar base granular BG-1 en lugar de gravilla para la conformación de la capa de sub-balasto; dado que la gravilla, por su bajo contenido de finos, no proporciona resultados de compactación satisfactorios.

RESPUESTA:

Las exigencias del balasto se realizan con base en lo establecido en la norma AREMA, éstas se encuentran establecidas en el Anexo 2. De igual forma se realizó el ajuste en la proforma 8.:

- Ítem 8. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE RIEL ARA 90 Lb/Yd, INCLUYE TRANSPORTE Y ELEMENTOS DE SUJECIÓN.

Se recomienda revisar al alza el valor oficial establecido para el suministro de carril.

Igualmente, con el fin de mejorar las especificaciones de la vía, se sugiere que todo riel nuevo que se instale no sea eclisado, si no que sea soldado.

RESPUESTA:

En la valoración de costos del módulo 2 se realizó el ajuste correspondiente al precio del riel. La implementación de la barra larga soldada no se implementará en el alcance de este proceso.

- 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 solicita precisar la especificación técnica de traviesas para utilizar en plena vía así como revisar el valor oficial para dicho elemento, ya que el precio registrado corresponde al de traviesa cruda y sin zuncho.

RESPUESTA:

Las dimensiones y especificaciones de las traviesas fueron aclaradas en el Anexo 2. Al respecto, se indica que las traviesas deben ser encajonadas y zunchadas en los extremos. En este sentido se realizó un ajuste a los precios de las traviesas, que se evidencia en la proforma No. 8.

- Ítem 29. ANCLAJE ACTIVO CON TRES CABLES O TORONES DE 1/2", (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN)

Se solicitan las especificaciones técnicas y esquemas de esta solución.

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 47. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TRAVIESAS DE MADERA INCLUYE FIJACIONES, CARGUE, TRANSPORTE Y DESCARGUE.**

Se requiere precisar la especificación de la madera, e igualmente establecer el sistema de sujeción que podría ser cualquiera de los siguientes:

- Solo clavos de vía. Cantidad 2 o 4 unidades por riel por traviesa.
- Solo tirafondos. Cantidad 2 o 4 unidades por riel por traviesa.
- Placa de asiento para clavos con 4 clavos
- Placa de asiento con tirafondos con 4 tirafondos
- Placa de asiento para sujeción elástica. En este sistema la placa se sujeta a la traviesa con tirafondos.

RESPUESTA:

Las dimensiones y especificaciones de las traviesas fueron aclaradas en el Anexo 2. Y proforma No. 8.

- **Ítem 49. SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA PARA LA LIBERACIÓN DE TENSIONES.**

Se considera improcedente este procedimiento de acuerdo con lo siguiente:

- El tramo Bogotá – Belencito no tiene especificaciones suficientes para incorporar verdaderas largas barras soldadas que requieran el procedimiento de liberación de tensiones.
- La vía no cuenta con suficientes traviesas de concreto, cuantía de balasto definitivo y tercera nivelación.

Por lo anterior, se sugiere redireccionar estos recursos para otras necesidades o realizar la liberación de tensiones en el tramo del módulo 1.

RESPUESTA:

Se acogió la observación del interesado y se realizaron ajustes en los Anexos técnicos y proforma No. 8.

7. Observación realizada por ACCIONA INFRAESTRUCTURA SUCURSAL COLOMBIA mediante correo electrónico recibido el 6 de mayo de 2013:

Revisado el proyecto de pliego de condiciones del presente proceso nos encontramos que para poder participar en el mismo necesitaríamos que ustedes aceptaran nuestras siguientes

sugerencias, las cuales ya las habíamos planteado en nuestras cartas AI-00226 del 26 de octubre de 2012 y AI-00263 del 8 de enero de 2013.

1. Que la experiencia en control de tráfico y/u operación de la infraestructura sea aportada mediante un compromiso de asistencia técnica operativa.
2. Que la experiencia en mantenimiento se pueda aportar mediante contratos de renovación de vía.

RESPUESTA:

No se acoge la solicitud del interesado, teniendo en cuenta que el proponente o uno de sus integrantes deberá a portar la experiencia y no un subcontratista. De otra parte, la renovación de la vía no corresponden a las actividades que se deben ejecutar para el mantenimiento..

8. Observación realizada por FERROVIAS COLOMBIA mediante correo electrónico recibido el 6 de mayo de 2013:

1. Dentro del numeral 5.2.3.2. del proyecto de pliego de condiciones, se establecen las condiciones con las cuales se deben cumplir para efectos de acreditar la capacidad de organización operacional. Sin embargo, para efectos de acreditación de dicho requisito por parte de las personas extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia se establece únicamente que: *“Para participantes extranjeros no obligados a tener RUP; este requisito será verificado directamente por la Agencia a través de la declaración juramentada presentada para tal fin.”*

Por lo anterior, entendemos que para efectos de acreditar dicho requisito se debe hacer lo siguiente (de acuerdo con lo indicado en el artículo 6.2.1.6 del Decreto 734 de 2012):

- Se debe presentar certificación suscrita únicamente por el representante legal de la sociedad, en la que se debe efectuar el cálculo de los ingresos brutos operaciones tomando el promedio aritmético de los dos (2) años de mayor facturación en los cinco (5) años anteriores al cierre del proceso de selección. Si el período de actividad es inferior a cinco (5) años y mayor a dos (2) años, podrá tomar el promedio aritmético de los dos (2) mejores años de mayor facturación durante el tiempo en que ha ejercido su actividad y si el período de actividad es inferior o igual a dos (2) años, podrá tomar el mayor ingreso obtenido en un período continuo de un (1) año.
- Para el anterior efecto se debe convertir la moneda extranjera a pesos colombianos y estos a SMMLV de la siguiente manera:

- i) Las cifras correspondientes a los ingresos brutos operacionales deberán convertirse a moneda nacional colombiana y expresarse en SMMLV del año tomado en cuenta para el cálculo, mediante el siguiente procedimiento:
- ii) Los valores se convertirán a pesos colombianos, utilizando para ello el valor de la tasa vigente el 31 de diciembre del año tomado para el cálculo indicando la tasa representativa del mercado utilizada para la conversión.
- iii) Una vez efectuada la conversión de la moneda a pesos colombianos de cada uno de los años tomados para el cálculo de la Capacidad de Organización Operacional, se convertirán a SMMLV de Colombia, según el SMMLV que corresponda a cada año.
- iv) Hecho lo anterior se calculará el promedio aritmético en SMMLV.

RESPUESTA:

Su entendimiento es correcto en la acreditación de la Capacidad de Organización Operacional para personas extranjeras sin domicilio ni sucursal en Colombia, en cuanto a la conversión de divisas, se debe aplicar lo establecido en el numeral 5.3.4. de los pliegos de condiciones y luego proceder a hacer la conversión a S.M.M.L.V al momento de la causación.

2. Dentro de la proforma 6A se establece una nota que indica que *“El suscrito Representante Legal del Proponente o miembro extranjero de la Estructura Plural declaro que **el contador** que suscribe el presente Formato es un [empleado/contratista] de la sociedad que represento y el auditor ha sido designado como tal por el órgano competente de la sociedad. Se anexa certificación de la empresa que efectúa la [auditoría/revisoría] mediante la cual se certifica que el [auditor/revisor] que suscribe el presente formato es empleado de la misma.”* Es decir, según la redacción de la nota del formulario, el mismo debe estar firmado por: i) el representante legal de la sociedad; ii) el contador público que la sociedad tenga contratado; iii) revisor fiscal o auditor externo.

Ahora bien, dentro de las firmas únicamente aparecen el representante legal y el revisor fiscal o auditor externo. Tomando en consideración que dentro del numeral 3.1 del proyecto de pliego de condiciones se establece que "Los Oferentes no podrán modificar dichos formularios ni agregarles comentarios.", solicitamos por favor sea modificado y publicad el formulario, ya sea agregando una firma o modificando la nota respectiva.

RESPUESTA:

Teniendo en cuenta la solicitud, la entidad realizó el respectivo ajuste en el pliego de condiciones definitivo.

3. Dentro de la Proforma 6B se establece que la misma debe ser firmada por un representante legal y un revisor fiscal o auditor externo. Ahora bien, dicha proforma establece que lo que se debe relacionar es la información financiera consolidada de los integrantes de la estructura plural. Por lo cual no debería ser suscrito dicho formulario por un representante legal ni revisor fiscal o auditor externo si la información financiera individual de cada uno de los integrantes ya fue presentada en la proforma 6ª y se suscribió por el representante legal y revisor fiscal o auditor externo.

Por lo anterior, se solicita a la entidad se sirva modificar el formulario y publicarlo de nuevo, en el entendido de establecer que a lo sumo quién deberá suscribir dicha proforma será el representante designado para la estructura plural. Ahora bien, se llama la atención a la entidad que dentro del numeral 3.1 del proyecto de pliego de condiciones se establece que "Los Oferentes no podrán modificar dichos formularios ni agregarles comentarios."

RESPUESTA:

Teniendo en cuenta la solicitud, la entidad realizó el respectivo ajuste en el pliego de condiciones definitivo.

9. Observación realizada por CONSTRUCTORA COLPATRIA mediante correo electrónico recibido el 7 de mayo de 2013:

En el APÉNDICE TÉCNICO del MODULO 2 se indica en el numeral 3.2.1.1 – “Diseños Definitivos entregados por la ANI” lo siguiente:

“La ANI entregará a los interesados 7 diseños definitivos correspondientes a los siguientes puntos críticos, los cuales fueron actualizados utilizando los APUs del presente proceso y la variación del IPC para actividades que no se encuentran en el presente listado de APUs:

1. PK106+800

2. PK117+900
3. PK120+500
4. PK129+400
5. PK157+750
6. PK170+750
7. PK184+965

Cada diseño cuenta con un informe en el que están incluidos, entre otros documentos, el presupuesto, el análisis de precios unitarios, tests de laboratorios y planos de acuerdo al estudio elaborado y a la obra requerida para cada punto crítico y en el cual el consultor ejecutor de los diseños definitivos relacionó las actividades necesarias y sus cantidades correspondientes para intervenir y reparar definitivamente cada punto.”

Por lo anterior, les solicitamos el favor de publicar los diseños definitivos mencionados.

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.

10. Observación realizada por GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico recibido el 7 de mayo de 2013:

Comedidamente solicitamos su pronunciamiento respecto a los siguientes aspectos relacionados con los materiales de vía a instalar y suministrar:

10. 1. Para el Módulo 1 se prevé 4 cambiavías. Favor indicar especificaciones geométricas y de fabricación. Consideramos que sería conveniente que la ANI suministre los planos.

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.

10.2. Para el Módulo 2 se prevén 720 porciones de soldadura. Como en dicho tramo de vía hay una mezcla de calibres de riel, se requiere conocer en cuáles de ellos se aplicará la soldadura. La anterior información permitirá obtener los precios más ajustados.

RESPUESTA:

Se realizaron modificaciones al apéndice técnico y proforma no. 8 de este módulo y no se contempló la implementación de soldadura.

10.3. Para el mismo Módulo 2 se solicitan 12.000 calzos. Se pregunta si tales elementos serán en reemplazo de aquellos previamente instalados en traviesas de concreto y riele de 75 libras/yarda o inferiores. Se solicita el plano del calzo.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es correcta. En cuanto a los planos de los calzos no se dispone en el momento de la estructuración. Sin embargo, se aclara al interesado que estos deberán ser realizados por el Contratista para la ejecución de los puntos críticos y aprobados por la interventoría, de acuerdo a lo señalado en el Apéndice Técnico.

11. Observación realizada por COMSA EMTE SAS mediante correo electrónico recibido el 9 de mayo de 2013:

11.1. Nos dirigimos a ustedes en relación a los siguientes numerales del Pre-pliego de la referencia:

“5.3.1.1- TIPO A: EXPERIENCIA EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS:

.....
Para efectos de la habilitación de los proponentes respecto a la experiencia general en Construcción, Rehabilitación y/o Mejoramiento de vía en proyectos ferroviarios y el Mantenimiento de vía en proyectos ferroviarios, se hará la suma de los valores ejecutados expresados en SMMLV y esta suma deberá ser superior al 60 % del Presupuesto Oficial.”

5.3.1.2 - TIPO B: EXPERIENCIA EN CONTROL DE TRÁFICO Y/O OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN PROYECTOS FERROVIARIOS.

.....
Para efectos de la habilitación de los proponentes respecto a la experiencia en Control de Tráfico y/o operación de la Infraestructura en proyectos ferroviarios, se hará la suma de los valores ejecutados relacionados en los contratos expresados en SMMLV y esta suma deberá ser superior al 10% del Presupuesto Oficial.”

En relación a estos numerales, solicitamos a la entidad aclarar, si para los valores de los contratos expresados en SMMLV, se debe tener en cuenta el valor del SMMLV de la fecha de inicio o de finalización de los proyectos a acreditar.

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.

11.2. Según el Apéndice técnico tanto del Módulo Uno como del Módulo Dos, indican:

“3.2.1.1 Diseños Definitivos entregados por la ANI

La ANI entregará a los interesados 7 diseños definitivos correspondientes a los siguientes puntos críticos, los cuales fueron actualizados utilizando los APU's del presente proceso y la variación del IPC para actividades que no se encuentran en el presente listado de APU's:

3.2.1.1 Diseños Definitivos entregados por la ANI

La ANI entregará a los interesados 4 estudios y diseños definitivos correspondientes a los siguientes puntos críticos, los cuales fueron actualizados utilizando los APU's del presente proceso y la variación del IPC para actividades que no se encuentran en el presente listado de APU's

.....

Cada diseño cuenta con un informe en el que están incluidos, entre otros documentos, el presupuesto, el análisis de precios unitarios, entre otra información de acuerdo al estudio elaborado y a la obra requerida para cada punto crítico y en el cual el consultor ejecutor de los diseños definitivos relacionó las actividades necesarias y sus cantidades correspondientes para intervenir y reparar definitivamente cada punto”...

Solicitamos a la entidad la publicación en el SECOP, de los presupuestos, cantidades de obra, análisis de precios unitarios y planos disponibles, de los puntos críticos que cuentas con diseños definitivos, o en su defecto indicar el procedimiento para adquirir la información.

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.

12. Observación realizada por VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A GRUPO A.C.S mediante correo electrónico recibido el 10 de mayo de 2013:

Revisando el portal contratación de su sistema de contratación hemos percibido que existe un “aviso” sobre el proceso de licitación en el que estamos interesados, tal y como se aprecia en la imagen que adjuntamos:



Tal y como se indica nos ponemos en contacto con ustedes para poder obtener posibles nuevos "detalles" del proceso.

RESPUESTA:

El estado del proceso se actualizó en el sistema una vez se produjo la apertura formal del proceso.

13. Observación realizada por ANA MARIA GRANDAS mediante correo electrónico recibido el 14 de mayo de 2013:

Buenas Tardes, por medio de este escrito quisiera preguntar cuál es el estado actual de la licitación pública Número VJ-VE-LP-002-2013 ya que aparece un nuevo aviso de convocatoria el tres de mayo de este año pero no pareciera que hayan documentos relacionados con este aviso de convocatoria, de todas formas el proceso aparece desactualizado en el portal del SECOP.

RESPUESTA:

El estado del proceso se actualizó en el sistema una vez se produjo la apertura formal del proceso.

14. Observación realizada por TREN CAR SAS mediante correo electrónico recibido el 14 de mayo de 2013:

Como aún no se han publicado las respuestas a las observaciones al Proyecto de Pliegos de Condiciones de la Licitación de la referencia, y están aparentemente corridas en una semana la Expedición del Acto Administrativo de Apertura de la Licitación, y la Publicación del Pliego Definitivo de condiciones, por demora en la aprobación de las vigencias futuras por parte del Gobierno Nacional, **quisiéramos tener alguna precisión sobre las fechas de realización de las VISITAS A LAS OBRAS de los dos tramos**, toda vez que tenemos ingenieros CHINOS y ANTIOQUEÑOS que han programado sus vuelos a Bogotá para dar cumplimiento a esta actividad, además de los sobrecostos en que incurriríamos en hoteles y otros gastos logísticos.

No siendo otro el particular, agradecemos su amable atención y nos suscribimos de ustedes en espera de sus noticias.

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.

15. Observación realizada por SAUL ALBERTO FLOREZ mediante correo electrónico recibido el 14 de mayo de 2013:

En los procesos de cuarta generación se incorporó un acuerdo de garantía que permitía que la experiencia de la matriz sirviera para demostrar/acreditar la experiencia de la subordinada. Esta figura parece estar insinuada en el pliego pero no es explícita razón por la cual teniendo en cuenta que en Colombia no existe más que una empresa que puede acreditar experiencia en construcción/rehabilitación y operación de vías férreas se autorice el mecanismo de acuerdo de garantía para permitir que empresas con experiencia en otros países y con empresas subordinadas puedan participar. De antemano mil gracias por la atención prestada.

RESPUESTA:

Se ajustaron los pliegos definitivos en el sentido de permitir acreditar la experiencia a través de matrices y subordinadas.

16. Observación realizada por JORGE IVAN ORTIZ BLANCARTE mediante correo electrónico recibido el 14 de mayo de 2013:

Buenas tardes, somos una empresa mexicana que está encargada de la concesión de operación y mantenimiento de 1500 kms de vías férreas en la zona de Chiapas y Mérida en México, y estamos interesados en participar en la LICITACIÓN PÚBLICA VJ-VE-LP-002 DE 2013, ya contamos con este link: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-90349> pero nos gustaría saber si ya ha existido una junta de aclaraciones, o si hay que mandar preguntas referentes a la licitación a alguna dirección en particular, o si ya pasó el periodo para todas las dudas que se pudieran tener al respecto.

RESPUESTA:

El cronograma del proceso con la indicación de las fechas estimadas para la realización de cada una de las actividades inherentes al mismo, se fijó una vez se contó con la aprobación de las vigencias futuras y se hizo constar en el respectivo acto administrativo de apertura del proceso y pliego de condiciones definitivo.

17. Observación realizada por AZVI mediante correo electrónico recibido el 15 de mayo de 2013:

17.1.

En el apartado 5.3.1.1.- Requisitos técnicos habilitantes del pliego de condiciones, para justificar la experiencia en obras del Tipo A se requieren contratos que estén "... terminados o ejecutados ...", lo cual indica que sólo se admiten contratos terminados. Sin embargo, en el apartado 5.3.2.- Acreditación de la experiencia Tipo A, en su último párrafo dice: "NOTA: Los contratos que sean aportados por los proponentes, para validación de experiencia, que se encuentren en EJECUCIÓN deberán ser soportados mediante certificaciones expedidas por la entidad contratante que indiquen claramente el VALOR y TIEMPO de ejecución a la fecha de expedición. De lo contrario, no se validará la información."

Solicitamos aclaración de si se admiten contratos en ejecución para acreditar la experiencia Tipo A.

RESPUESTA:

Se informa al interesado que se realizó el ajuste el cual se ve reflejado en los documentos del pliego definitivo.

17.2.

En el apartado 5.3.1.1.- Requisitos técnicos habilitantes del pliego de condiciones, para justificar la experiencia en obras del Tipo A se dice: "Se aclara que se validarán los contratos en proyectos para el desarrollo de subsistemas férreos tales como Metros, tranvías, trenes suburbanos (cercanías) y redes de carga de la siguiente manera:

- En sistemas urbanos tipo Metro y/o Tranvía: La longitud de vía o red deberá ser superior a 10 km.
- En sistemas tipo Suburbano y/o Carga: La longitud de vía o deberá ser red superior a 50 km."

Solicitamos aclaración de lo que considera el pliego de condiciones como "cercanías", a lo cual le afectará la limitación de validez de un contrato a tener una longitud superior a 50 km.

RESPUESTA:

Los trenes de cercanías corresponden a subsistemas férreos suburbanos que ofrecen una alternativa de transporte a comunidades que se encuentran localizadas en los alrededores de una ciudad.

17.3.

En el apartado 5.3.1.1.- Requisitos técnicos habilitantes del pliego de condiciones, para justificar la experiencia en obras del Tipo A se requiere "al menos un (1) contrato de los cinco (5) que acredite experiencia en el Mantenimiento de vía en proyectos ferroviarios."

Solicitamos aclaración de lo que considera el pliego de condiciones como "mantenimiento de vía".

RESPUESTA:

El mantenimiento de una vía férrea corresponde a las actividades y actuaciones que se deben llevar a cabo para asegurar la calidad de una vía con relación a las especificaciones de diseño y las condiciones mínimas exigibles para el tráfico ferroviario a atender.

17.4.

De cara a presentar una oferta económica correcta, solicitamos información acerca de los siguientes aspectos:

- a. ¿De cuántas zonas de acopio es posible que dispongamos a lo largo de la traza de las líneas de módulo 1 y 2 del ferrocarril?
- b. ¿Tiene la Autoridad Contratante en propiedad una cantera de balasto? En caso afirmativo, podrían indicar donde se encuentra así como el coste que tendría su explotación y licencias. ¿Tendría capacidad suficiente esta cantera para poder suministrar balasto a las dos líneas?
- c. De las estaciones existentes ¿Cuáles de ellas podrían ser utilizadas para alojar la maquinaria ferroviaria durante el plazo de ejecución de las obras?
- d. La maquinaria indicada en el anexo 4 es la que la ANI pone a disposición del contratista para la ejecución de las obras ¿Es correcto?

RESPUESTA:

- a. Las zonas de acopio de material deberán ser identificadas por el contratista de acuerdo a la localización de botaderos y escombreras autorizadas.
- b. La Agencia cuenta con un permiso minero en la cantera Montecristo que está localizada en el ramal a Cabañas. Sin embargo, la explotación de la misma para la extracción de material dependerá de los trámites que adelante el contratista por su cuenta y riesgo ante las autoridades mineras y ambientales y el costo de la explotación y licencias es gestión del Contratista ante las autoridades ambientales y mineras competentes, por lo que la ANI no podría establecer el costo de las licencias y explotación. Esta información podrá conocerla el interesado a través de la ANLA y de la ANM. Finalmente es factible que la Cantera pueda suministrar el balasto para las dos líneas. Sin embargo es responsabilidad del interesado que desee explotar esta cantera, realizar los estudios pertinentes de capacidad
- c. El contratista deberá establecer la disposición de los equipos y maquinaria necesarios para la ejecución de las obras, para lo cual deberá determinar la conveniencia técnica y administrativa de utilizar infraestructura existente.
- d. Los equipos que se listan en el anexo 4 son los que estarán disponibles para que el contratista ejecute las obras y aquellos que no requiera para la ejecución de las obras, deberán ser custodiados y vigilados.

18. Observación realizada por JOHANNES BIEHL mediante correo electrónico recibido el 15 de mayo de 2013:

Quisiera saber en que momento van a salir los pliegos definitivos para la licitación? O si me pueden hacer el favor de enviármelas por correo por que en la pagina web no han salido.

RESPUESTA:

Por favor remitirse al portal de contratación SECOP <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-90349>, Sistema de Información Electrónico en el cual se encuentra publicada la documentación e información relacionada con el proceso.

19. Observación realizada por CI GRODCO S EN CA INGENIEROS CIVLES mediante correo electrónico recibido el 16 de mayo de 2013:

Solicito de manera respetuosa, nos aclaren si las fechas previstas para las visitas de obra del proceso VJ-VE-LP-002-2013 se mantienen o no, ya que el prepliego presentan unas fechas tentativas para la próxima semana.

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.

20. Observación realizada por CIPHER INTERNATIONAL mediante correo electrónico recibido el 17 de mayo de 2013:

Queremos saber si hay posibilidad que este proceso de contratación <http://www.ani.gov.co/proceso-de-contratacion/la-dorada-chiriguana-puerto-berrio-cabanas-y-en-el-ramal-de-puerto-capulco> sea unos días después del Viernes, 14 Junio 2013 - 2:00pm, ya que nos acabamos de enterar y estamos muy interesados en participar.

RESPUESTA:

Por favor remitirse al portal de contratación SECOP <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-90349>, Sistema de Información Electrónico en el cual se encuentra publicada la documentación e información relacionada con el proceso, en donde encontrara el cronograma definitivo del proceso.

21. Observación realizada por WORKING TEAM DE COLOMBIA S.A. mediante correo electrónico recibido el 17 de mayo de 2013:

Teniendo en cuenta que la fecha en que se informa del cronograma de las visita es tan solo de un día hábil previo a la misma (máxime cuando la publicación se realizo a las 7:00pm) , solicito muy amablemente como interesado en presentar oferta en consorcio con una empresa extranjera que requiere un mínimo de 5 días para programar el desplazamiento del personal calificado para realizar la visita, sea aplazada la misma e informada con tiempo suficiente, mas aun, cuando no se han publicado los pliego definitivos y en pre-terminos la visita es obligatoria para poder presentar oferta.

RESPUESTA:

Considerando que se realizó un recorrido durante el 20 al 24 de mayo del 2013, 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.

22. Observación realizada por MACCAFERRI DE COLOMBIA LTDA mediante correo electrónico recibido el 20 de mayo de 2013:

Me permito presentar las siguientes observaciones con respecto a las “*especificaciones técnicas de trabajos en la vía*” del proyecto mismo:

22.1. En el presupuesto Modulo 1 Voz E punto 28 y en el presupuesto Modulo 2 Voz E punto 22 se colocó que los gaviones tienen que responder con las normas “INVIAS 681-07”, pero en el documento de las especificaciones técnicas se colocaron otras indicaciones:

“En las especificaciones técnicas se puso que los gaviones tienen que tener una malla hexagonal a triple torsión de Diámetro 2,4 mm, con celdas de mayor dimensión no superior a cm. 8 y amarrados con un alambre de amarre de Diámetro de 3.9 mm”.

RESPUESTA:

La Agencia ha decidido modificar las especificaciones técnicas para la construcción de gaviones conforme a las establecidas por el INVIAS y los ajustes se ven reflejados en el Anexo No. 2 – Especificaciones de los trabajos en la vía.

22.2. Revisando el APU correspondiente a los gaviones, el valor allí dispuesto no corresponde al valor comercial de un gavión norma INVIAS (681-07), por lo cual sería adecuado incluir en el documento de especificaciones técnicas sus características con el fin de que todos los contratistas puedan participar en igualdad de condiciones.

RESPUESTA:

Los precios unitarios fueron comparados con procesos actuales del Invias y se ha identificado que la diferencia es marginal. No obstante, es importante aclarar que de acuerdo a la localización de las obras y la disponibilidad de materiales los precios cambian.

22.3. Con respecto a la Geomalla mencionada en el Modulo 1 Voz A punto 4 me permito señalar que es necesario conocer las características mecánicas y de materiales que solicitan para este proyecto.

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.