



MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

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

FORMULARIO 3
RESPUESTAS A OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS PRESENTADAS AL PROYECTO DE
PLIEGO DE CONDICIONES

1. Observación realizada por WILMAR EMIR ACEROS ALQUICHIRE mediante correo electrónico recibido el 23 de mayo de 2013:

Quisiera saber como puedo obtener los estudios y diseños de puntos críticos existentes para el proceso VJ-VE-LP-002-2013, quién es la persona de contacto para buscar en las oficinas de la ANI?

De antemano, muchas gracias por la atención prestada, quedo atento a respuesta.

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.

2. Observación realizada por HERNANDO RODRIGUEZ – GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico recibido el 23 de mayo de 2013:

2.1. Sobre la Proforma 8 (Presupuestos Oficiales):

- Se pregunta por la forma de pago para el rubro Estudios y Diseños.

RESPUESTA:

Se incluyó una descripción de la forma de pago del rubro de estudios y diseños en los apéndices técnicos de los dos módulos

- Se solicita precisar con claridad cuáles rubros son fijos. Para el caso del MEJORAMIENTO DE VÍA en la fila correspondiente no se señala esta condición, mientras que al hacer el primer resumen de costos (fila 109 en Proforma del Módulo 1) se toma como Rubro Fijo. En cuanto a OBRAS Y ACTIVIDADES ACCESORIAS, se identifican en la Proforma las dos primeras sub-actividades como con rubro fijo, la fila correspondiente a la CAS no señala esta condición, sin embargo, el Subtotal se marca como fijo.

RESPUESTA:

Con el fin de ofrecer mayor claridad en la versión definitiva de la Proforma 8 se indican los rubros fijos. Sin embargo para claridad del interesado, la entidad indica que se cuentan como rubros fijos los siguientes:

- Puntos críticos que cuentan con diseños definitivos
 - Estudios y diseños para la atención de puntos críticos
 - Atención de Emergencias
 - Obras y Actividades Accesorias
 - AIU del 25%
 - Implementación de programas socio-ambientales
 - Factor Multiplicador
 - Reparaciones locativas para el módulo 1
 - Puesta a punto para el material rodante del módulo 1
 - Recuperación paisajística de 11 estaciones para el módulo 1
 -
- De manera adicional a la atención de puntos críticos, los Anexos Técnicos especifican que la forma de pago para las actividades ATENCIÓN DE EMERGENCIAS y OBRAS Y ACTIVIDADES ACCESORIAS es mediante actas mensuales de obra. Como no se conocen de antemano las actividades específicas que habrá que realizar y por ende no es posible disponer de APUs, se entiende que los precios unitarios a considerar en estos casos tendrán la calidad de no previstos y serán acordados entre las partes. Se solicita confirmar si lo interpretado es correcto.

RESPUESTA:

La interpretación del interesado es correcta en caso dado que no se puedan utilizar APUs que ya han sido contemplados en la proforma No. 8 de cada uno de los módulos.

- Con relación a la partida ADMINISTRACIÓN CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE, las Proformas prevén asignaciones mensuales. Se ha entendido que lo anterior no significa una limitante a las reales necesidades de inversión para poner en condiciones operables el material que usará el Contratista para conformar los trenes de trabajo. Parece razonable estimar que durante los primeros meses del contrato tales gastos pueden superar los estimados mensuales hecho por la ANI y plasmados en la Proforma.

RESPUESTA:

Se realizó ajustes a la partida mencionada en los pliegos de condiciones definitivos – proforma 8 y apéndice técnico.

- En aras de la claridad, se sugiere unificar en Anexos Técnicos y Proforma 8 la denominación del rubro XI de la Proforma, que allí figura como PROGRAMAS Y ACTIVIDADES SOCIO-AMBIENTALES, mientras que el borrador de Pliegos se denomina IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS SOCIO AMBIENTALES, mismo nombre que se asigna en la Proforma a una sub-actividad (fila 199 Proforma 8 Módulo 1).

RESPUESTA:

Se realizó el ajuste respectivo en los pliegos de condiciones definitivos.

2.2. Respecto de las especies maderables a partir de las cuales se elaborarán las traviesas, según lo señalado en el ANEXO 2 ESPECIFICACIONES DE TRABAJOS EN LA VÍA, se encuentra que la mayoría de tales especies no existen en Colombia o que se conocen con otro nombre. Se solicita a la Agencia revisar este aspecto.

RESPUESTA:

El listado de maderas adjunto en el Anexo No. 2 se relacionó con el fin de ofrecer a los interesados un rango amplio de especies que han sido recomendadas por administraciones ferroviarias a nivel mundial. La entidad contempló en el precio de suministro e instalación de traviesas de madera todos los gastos que pueden surgir en caso de requerirse una importación de estos elementos de la vía férrea.

2.3. Concerniente al control de tráfico. Es de esperar, de manera especial a lo largo del tramo La Dorada-Chiriguaná, que a medida que se restablezca la transitabilidad se incrementará la circulación de “moto-mesas” y dispositivos similares para el transporte de particulares utilizando la vía férrea. Se pide a la Agencia indicar las acciones que podrá adelantar el Contratista para eliminar o al menos controlar el tránsito de este tipo de vehículos, que no corresponden a operadores debidamente autorizados por el Ministerio.

RESPUESTA:

El contratista deberá restringir la operación de vehículos que transiten por la vía férrea que no cuenten con la licencia de operación conforme a lo que dicta el decreto 3110 de 1997.

3. Observación realizada por HERNANDO RODRIGUEZ – GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico recibido el 23 de mayo de 2013:

Con toda atención me permito solicitar la siguiente información pública: Fechas, Términos de Referencia y Pliego de Condiciones, relacionados con el **Proceso de Licitación Pública Número VJ-VE-LP-002-2013.**

RESPUESTA:

Por favor remitirse a la información del proceso que se encuentra publicada en el portal de contratación SECOP <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-90349>.

4. Observación realizada por HAMILTON MARIN PINEDA - COMSA EMTE SAS. mediante correo electrónico recibido el 28 de mayo de 2013:

Nos dirigimos a ustedes en relación al numeral 7.7 y sus sub-numerales 7.7.1, 7.7.2 y 7.7.3 del Pre-pliego de la referencia:

“7.7. CUBRIMIENTO DE OTROS RIESGOS.

Atendiendo la tipología del contrato que se va a celebrar como resultado de la Licitación Pública y en virtud de lo establecido en el artículo 5.1.5 del Decreto 734 de 2012.....”

Considerando que las compañías aseguradoras nos están solicitando mayor información, con el fin de cotizar y emitir las diferentes pólizas requeridas en el pre-pliego, solicitamos la siguiente información:

1. Siniestralidad de los últimos 5 años en los ramos de Todo Riesgo Daño Material, Maquinaria & Equipo y R.C.E.
2. Valores asegurados para la maquinaria & equipo y para Todo Riesgo Daño Material
3. Tipo de bienes y Valores globales que se van amparar bajo la póliza de Todo Riesgo Daño Material.
4. Valores Asegurado globales por cada uno de los proyectos.
5. Que se nos informe si la maquinaria es nueva o usada y si es nacional o importada.

RESPUESTA:

1. RCE: No reporta

Maquinaria y Equipos: No reporta

Daño Material: Como consecuencia de la las diferentes temporadas de ola invernal que se generaron durante los años 2010, 2011 y 2012, la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario Fenoco S.A; identificaron afectaciones a lo largo de la infraestructura férrea desafectada de la concesión férrea del Atlántico, en especial en los tramos Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguaná.

Los eventos reportados consistían en fallas de terraplén, colapsos de alcantarillas, derrumbes, afectaciones en estribos de puentes, etc.; que ocasionaron la interrupción de la operación férrea existente.

Es así, que se inició un proceso de notificación y reclamación de los siniestros reportados ante la aseguradora *AIG Seguros Colombia S.A* por intermedio de *Delima Marsh*, con el fin de recurrir a la póliza que ampara esta infraestructura (TODO RIESGO DAÑOS MATERIALES) y a lo estipulado en la misma.

En la actualidad, se continúa con las reclamaciones de los puntos afectados teniendo en cuenta las consideraciones técnicas y a las condiciones con la cual fue suscrita la respectiva póliza.

2 y 3. VALORES ASEGURABLES 100%

DAÑOS MATERIALES

Construcciones USD 18.091.775
Vía férrea USD 812.148.649
Puentes USD 67.561.491
Locomotoras y material rodante USD 28.700.751

VALORES ASEGURADOS

(A valor reposición) Límite único y Combinado para la cobertura daños materiales de USD 10.000.000

(A valor reposición) Límite único y Combinado para la cobertura de equipo y maquinaria incluyendo el material rodante de USD 24.172.662 para el módulo 1 y USD 9.658.386 para el módulo 2.

4. En la actualidad la totalidad del tramo tiene un valor asegurado de USD 10.000.000, con unos valores asegurables establecidos así:

Construcciones USD 18.091.775
Vía férrea USD 812.148.649
Puentes USD 67.561.491
Locomotoras y material rodante USD 28.700.751

5. La maquinaria y material rodante es equipo usado e importado.

5. Observación realizada por HAMILTON MARIN PINEDA - COMSA EMTE SAS. mediante correo electrónico recibido el 28 de mayo de 2013:

Nos dirigimos a ustedes en relación al numeral 7.7 y sus sub-numerales 7.7.1, 7.7.2 y 7.7.3 del Prepliego de la referencia:

“7.7. CUBRIMIENTO DE OTROS RIESGOS.

Atendiendo la tipología del contrato que se va a celebrar como resultado de la Licitación Pública y en virtud de lo establecido en el artículo 5.1.5 del Decreto 734 de 2012.....”

Solicitamos aclaración y/o modificación en los siguientes aspectos de las pólizas requeridas en el pre-pliego:

1. POLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL:

1.1. Que la póliza de Responsabilidad Civil haga parte de la garantía única de cumplimiento y no mono línea.

1.2. Teniendo en cuenta el valor de cada contrato, solicitamos se ajuste el porcentaje que solicitan como limite asegurado, y se sugiere que no sea superior al 5%.

1.3. Que las vigencias de la póliza sea anual (En el caso de una expedición mono línea) y no la del plazo de ejecución del contrato de la licitación pública VJ-VE-LP-002 de 2013,

1.4. No condicionar los deducibles, toda vez que por tratarse de una colocación vía reaseguro, dado que se establecen dichos porcentajes y por las características y el tipo de riesgo serán superiores al 10%.

RESPUESTA:

1.1. El seguro de responsabilidad civil, es un contrato independiente y no relacionado con la garantía de cumplimiento, tal como lo establece el decreto 734 de 2012, por lo anterior no es posible que se presente la cobertura de responsabilidad como parte de la garantía de cumplimiento, máxime cuando ambos seguros atienden diferentes riesgos.

1.2. El sentido de pedir un seguro de responsabilidad civil es prestar una protección efectiva y eficaz ante el riesgo de daños a terceros, por lo tanto, el criterio que ha empleado la entidad, se sustenta en el valor de posibles daños que se estiman.

1.3. Se acepta la observación, y podrán presentarse vigencias anuales, pero su renovación debe presentarse 30 días hábiles antes de su vencimiento, so pena de las sanciones a que puedan dar lugar.

1.4. No es posible hacerlo por cuanto el decreto 734 de 2012 en su artículo 5.2.1.2.3. no lo permite.

2. POLIZA DE SEGURO TODO RIESGO DAÑO MATERIAL:

2.1. Que se obvie el amparar la estructura férrea.

2.2. Si los bienes son de propiedad de la A.N.I., ya deben estar asegurados, por lo tanto no se pueden asegurar nuevamente teniendo en cuenta los Art. Del Código de Comercio #1091, 1092, 1093 y 1094.

2.3. Los valores de los bienes a asegurar deben corresponder a valor a reposición o nuevo y no a un porcentaje de conformidad al Art. Del Código de Comercio #1090.

2.4. Se suministren los valores asegurados de los contenidos dentro de los puntos de control, talleres de depósito estaciones o predios.

2.5. Que las vigencias de la póliza sea anual y no la del plazo de ejecución del contrato de la licitación pública VJ-VE-LP-002 de 2013.

2.6. No condicionar los deducibles, toda vez que por tratarse de una colocación vía reaseguro, ellos establecen dichos porcentajes y por las características y el tipo de riesgo serán superiores al 10%

RESPUESTA:

2.1. NO se acepta la observación por cuanto parte de las obligaciones de este contrato es el adecuado aseguramiento.

2.2. NO se acepta la observación por cuanto parte de las obligaciones de este contrato es el adecuado aseguramiento.

2.3. Se acepta la observación y los valores se expresaran en pesos y no en porcentajes del valor de un peritaje, en los pliegos definitivos en el ítem de garantías.

2.4. VALORES ASEGURADOS

Tramo Sur (A valor reposición) Límite único y Combinado para la cobertura daños materiales de USD 10.000.000

Tramo Sur (A valor reposición) Límite único y Combinado para la cobertura de equipo y maquinaria incluyendo el material rodante de USD 24.172.662 para el módulo 1 y USD 9.658.386 para el modulo 2.

2.5. Se acepta la observación, y podrán presentarse vigencias anuales, pero su renovación debe presentarse 30 días hábiles antes de su vencimiento, so pena de las sanciones a que haya lugar.

2.6. No es posible hacerlo por cuanto el decreto 734 de 2012 en su artículo 5.2.1.2.3. no lo permite

3. POLIZA DE SEGURO DE MAQUINARIA & EQUIPO:

3.1. Si los bienes son de propiedad de la A.N.I., ya deben estar asegurados, por lo tanto no se pueden asegurar nuevamente teniendo en cuenta los Art. Del Código de Comercio #1091, 1092, 1093 y 1094.

3.2. Los valores de los bienes a asegurar deben corresponder a valor a reposición o nuevo y no a un porcentaje de conformidad al Art. Del Código de Comercio #1090.

3.3. Se suministren los valores asegurados de toda la maquinaria y equipos que se suministrara al contratista.

3.4. Que las vigencias de la póliza sea anual y no la del plazo de ejecución del contrato de la licitación pública VJ-VE-LP-002 de 2013.

3.5. No condicionar los deducibles, toda vez que por tratarse de una colocación vía reaseguro, ellos establecen dichos porcentajes y por las características y el tipo de riesgo serán superiores al 10%

3.6 Indicar si los equipos son nuevos o usados.

3.7 Indicar si los equipos son nacionales o extranjeros.

RESPUESTA:

3.1. **NO se acepta la observación por cuanto parte de las obligaciones de este contrato es el adecuado aseguramiento.**

3.2. **Se acepta la observación y los valores se expresaran en valores y no en porcentajes en los pliegos definitivos en el ítem de garantías.**

3.3. **Se acepta la observación y los valores se expresaran en los pliegos definitivos en el ítem de garantías.**

3.4. **Se acepta la observación, y podrán presentarse vigencias anuales, pero su renovación debe presentarse 30 días hábiles antes de su vencimiento, so pena de las sanciones a que puedan dar lugar.**

3.5. **No es posible hacerlo por cuanto el decreto 734 de 2012 no permite establecer unos deducibles superiores al 10%.**

3.6. **La maquinaria y material rodante es equipo usado**

3.7. La maquinaria y material rodante es importado.

6. Observación realizada por CARLOS REYES GUTIERREZ – TRENCAR SAS & ASOCIADOS mediante correo electrónico recibido el 28 de mayo de 2013:

Es claro que en Colombia no hay ninguna firma nacional diferente a FENOCO que tenga la posibilidad de cumplir con los tres requerimientos principales de la licitación a saber:

1. Capacidad Financiera
2. Experiencia en construcción y mantenimiento de vías férreas
3. Experiencia en administración, operación y control de tráfico de vías férreas.

Lo cual obliga necesariamente a buscar una firma extranjera que tenga la capacidad logística de acometer las obras y ejecutar la licitación, o un conjunto de firmas que unidas cumplan con estos requisitos.

Respecto de esa unión de firmas, los pliegos de cargo mencionan la posibilidad de establecer un consorcio o una unión temporal.

Sin embargo, nos preguntamos si **¿es posible que el proponente se presente con subcontratistas especializados y certificados en alguna de esas actividades?** en cuyo caso se presentará un pre-contrato en vez de la unión temporal o el consorcio, o un precontrato del consorcio con el futuro contratista.

El tema puede llegar a ser tan sensible, que si la respuesta es que sólo se aceptan uniones temporales o consorcios, sea necesario incluir también un actor adicional para el desarrollo del punto XI - PROGRAMAS Y ACTIVIDADES SOCIO-AMBIENTALES en la Unión Temporal o el Consorcio y otro para atender el punto X-VIGILANCIA.

No siendo otro el particular, agradecemos su amable atención y en espera de su pronta respuesta, nos suscribimos.

RESPUESTA:

La Agencia considera que la experiencia solicitada en este proceso corresponde a las actividades principales que el contratista deberá ejecutar, las cuales corresponden a la intervención de puntos críticos, el mantenimiento de vía, el mejoramiento de vía y el control de tráfico. Lo anterior no quiere decir que las actividades restantes tengan menos importancia. Sin embargo, estas si pueden ser clasificadas como secundarias en la ejecución del contrato y por tal motivo no se exige que los proponentes cuenten con experiencia en cada una de las actividades a desarrollar, es decir, en vigilancia y en actividades socio-ambientales.

Por otro lado, considerando que la entidad asume como actividades principales y relevantes las que corresponden a la intervención de puntos críticos, el mantenimiento, el mejoramiento y el control de tráfico, se ha decidido que la experiencia sea demostrada y aportada directamente por el proponente

o por alguno de sus miembros, lo cual, descarta la posibilidad de validar experiencia a través de terceros mediante subcontratos.

Desde el punto de vista legal, de conformidad con lo señalado en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993, las modalidades de asociación jurídicamente válidas para efectos de la celebración de un contrato estatal, son los consorcios y las uniones temporales.

Ahora bien, quienes ostentan la calidad de proponentes y por ende se encuentran obligados a acreditar el cumplimiento de los requisitos habilitantes establecidos por la entidad en el pliego de condiciones, son las personas naturales o jurídicas que participen en el proceso de selección, bien sea que participen en forma individual o aunando esfuerzos para asumir la ejecución del contrato estatal mediante las modalidades de asociación antes mencionadas, razón por la cual no es posible aceptar la acreditación de tales requisitos en la forma que sugiere el observante, pues resulta claro que en un evento como esos la acreditación de cumplimiento de los requisitos habilitantes no la estaría realizando la persona natural o jurídica proponente sino un tercero.

7. Observación realizada por HERNANDO RODRIGUEZ – GRUPO ODINSA S.A. mediante correo electrónico recibido el 28 de mayo de 2013:

Hacemos las siguientes observaciones con respecto al numeral 7.6 MECANISMOS DE COBERTURA:

- Se estipula una garantía por el 30% del valor del contrato para respaldar la estabilidad y calidad de la obra. Se solicita a la Agencia tener en cuenta que no la totalidad de la cuantía del contrato corresponderá a obra, ya que se desarrollarán tareas de índole diferente, tales como la ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE, GASTOS DE ADMINISTRACIÓN, CONTROL DE TRÁFICO, VIGILANCIA Y PROGRAMAS Y ACTIVIDADES AMBIENTALES.
- De manera similar, se estima necesario que la ANI revise el porcentaje de cobertura especificado para la CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES, teniendo en cuenta el porcentaje de participación en el valor del contrato de los materiales que se incorporarán a la superestructura de la vía.
- En cuanto a la PÓLIZA DE SEGUROS DE MAQUINARIA Y EQUIPO, para fines del presupuesto, se considera necesario resolver la indeterminación en el costo de la póliza, ya que se encuentra establecido: “... *por un valor equivalente al ciento por ciento (100%) del valor de los bienes asegurados de acuerdo con el valor expresado en peritaje por la firma CITRUS que se entrega al contratista*”. Como posible solución se propone que la suma pagada por la expedición de la póliza sea un costo reembolsable.

RESPUESTA:

Su observación fue acogida y será reflejada en los pliegos definitivos en el sentido de establecer el valor de los mismos.

8. Observación realizada por CARLOS REYES – TREN CAR SAS & ASOCIADOS mediante correo electrónico recibido el 28 de mayo de 2013:

1. Respecto de la propuesta económica y basados en el presupuesto oficial, encontramos que el AIU es insuficiente para atender un contrato de dos años, donde en nuestra opinión podría dejar de ser interesante participar, dados los riesgos y responsabilidades toda vez que los costos administrativos y fiscales resultan enormes frente a las sumas destinadas para la administración y la utilidad. Para el ejemplo presentamos el ejercicio preparado para ello:

PARTICIPANTE	LINEA LA DORADA		LINEA BOYACA		AMBOS CONTRATOS	
Arquitectura & Concreto	\$40.109.279.986	50,0%	\$30.539.480.945	38,8%	\$70.648.760.931	44,5%
China Railways Eyuran (CRE)	\$14.864.850.812	18,5%	\$16.712.053.000	21,2%	\$31.576.903.812	19,9%
Trencar SAS & China Southern Railways	\$25.224.650.588	31,5%	\$31.422.584.159	39,9%	\$56.647.234.747	35,7%
TOTAL ACTIVIDADES ASIGNABLES	\$80.198.781.386	100,0%	\$78.674.118.104	100,0%	\$158.872.899.490	100,0%
IVA Puntos Críticos y Administración	\$3.083.524.188		\$4.365.180.058		\$7.448.704.246	
SUBTOTAL COSTO DIRECTO CONTRATO	\$83.282.305.574		\$83.039.298.162		\$166.321.603.736	84,9%
ADMINISTRACIÓN	\$11.880.006.325		\$10.295.092.264		\$22.175.098.589	11,3%
Pólizas de Seguros	\$1.415.228.051		\$1.376.009.457		\$2.791.237.508	
Gastos Financieros (60 días)	\$2.383.575.893		\$2.317.522.584		\$4.701.098.477	
Alquiler Oficina Consorcio (27 meses)	\$189.000.000				\$189.000.000	
Servicios públicos y comunicaciones	\$40.500.000				\$40.500.000	
Gerente de Consorcio (27 meses)	\$486.000.000				\$486.000.000	
Asistente Gerencia (25 meses)	\$225.000.000				\$225.000.000	
Contador (27 meses)	\$243.000.000				\$243.000.000	
Auxiliares Contables (2 x contrato x 27 meses)	\$121.500.000		\$121.500.000		\$243.000.000	
Compra Equipo Oficina, muebles y enseres UT	\$120.000.000				\$120.000.000	
Impuestos Municipales (1.00%)	\$993.156.622		\$965.634.410		\$1.958.791.032	
Impuesto de Guerra (5%)	\$4.965.783.110		\$4.828.172.049		\$9.793.955.159	
4%% Impuesto bancario	\$397.262.649		\$386.253.764		\$783.516.413	
Otros Gastos Administrativos*	\$300.000.000		\$300.000.000		\$600.000.000	
IMPREVISTOS	\$3.206.671.327		\$2.704.828.565		\$5.911.499.892	3,0%
UTILIDAD	\$946.678.983		\$524.221.997		\$1.470.900.981	0,8%
PRESUPUESTO OFICIAL	\$99.315.662.209		\$96.563.440.989		\$195.879.103.198	100,0%

Lo anterior sucede porque si bien la ANI al calcular el presupuesto oficial estimó 25% de AIU sobre las obras de Infraestructura, no lo hizo sobre el bloque de gastos estimados para administración de las líneas.

Pregunta: ¿será posible que ustedes incluyan en los pliegos definitivos un AIU en el segundo bloque?, o que en vez de 25% de AIU sobre el primero incluyan al menos 5% adicional para hacer de la licitación un negocio atractivo?

RESPUESTA:

La Administración, imprevistos y utilidad es aplicable única y exclusivamente a actividades que correspondan a la ejecución de obra y por tal motivo la agencia no puede tener en cuenta la solicitud de incluir un AIU en el segundo bloque del presupuesto relacionado en la proforma 8.

2. Los pliegos exigen documentos expedidos con un máximo de 30 días de anticipación a la fecha de presentación de la propuesta, pero con la demora en los consulados y el retraso que está

teniendo la licitación por razón de la aprobación de las vigencias futuras estas vigencias no sirven. Solicitamos en consecuencia una ampliación de la vigencia de los documentos a por lo menos 90 o 120 días.

RESPUESTA:

Los ajustes considerados por la entidad en relación con este aspecto fueron incorporados en el pliego de condiciones definitivo.

3. En el anexo 4 hay dos bateadoras y dos registradoras entre el equipo rodante a entregar, y al parecer hay por lo menos uno de cada una de ellos operativo, pero durante la visita de obra se informó que posiblemente ese equipo no queda entre los entregables. Por favor confirmar lo que se determine al respecto.

RESPUESTA:

En el Anexo 4 publicado con los pliegos definitivos se encuentra la versión definitiva del material rodante disponible para los contratistas.

9. Observación realizada por CARLOS REYES – TREN CAR SAS & ASOCIADOS mediante correo electrónico recibido el 29 de mayo de 2013:

Procedemos a continuación a detallarles en documento adjunto una serie de dudas y cuestiones surgidas tras la realización de la visita del corredor férreo del proceso de Licitación Pública VJ-VE-LP-002 de 2013.

I. INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS.

1.- Los APU's entregados en la proforma 8, detallan los descompuestos de cada precio unitario, pero en una gran parte de ellos se han detectado diversas deficiencias en cuanto a falta de maquinaria, materiales y sobre todo en transportes, así como el dimensionamiento de equipos y los rendimientos. Se considera conveniente que se revisen los APU's, y se aporte una descripción detallada del alcance de cada ítem.

RESPUESTA:

Las diferencias en los precios unitarios entre uno y otro modulo corresponde a los precios de los materiales y al costo de la mano de obra. Sin embargo, se han identificado diferencias que han sido ajustadas en la proforma No. 8 de cada uno de los módulos.

2.- La estimación de transporte de material en ambos módulos no queda bien definida y no corresponde con lo detectado en la visita (en el M1 todo el transporte ha de realizarse en pro ferrocarril y en el M2 varía según el tramo en el que nos situemos). El coste global del transporte mixto es superior al estimado en los APU's, se solicita que se revisen estos rendimientos de transporte y se ajusten a la realidad.

RESPUESTA:

Tanto en el módulo 1 como en el módulo 2 se contempló la facilidad de transportar los materiales de obra a través del ferrocarril utilizando el material rodante disponible relacionado en el anexo No. 4. Es importante aclarar que se hicieron ajustes en los APUs respecto al transporte de algunos de los materiales, entre los cuales se puede resaltar la modificación al respecto en los rieles y las traviesas.

3.- Las soluciones propuestas en el anexo 1, "Valoración de Puntos Críticos", son soluciones teóricas y genéricas para los diferentes puntos, siendo cada caso diferente en cuanto a las características del terreno y su entorno. Se prevé que las soluciones resultantes de los estudios y diseños finales serán diferentes y más costosas. Se solicita aclaración sobre el alcance del presupuesto en caso de ser superior al estimado para la licitación.

RESPUESTA:

Los apéndices técnicos publicados con los pliegos definitivos de cada módulo contemplan unos recursos que podrán ser utilizados en caso tal que las cantidades se incrementen una vez se ejecuten los estudios durante los primeros tres meses de la ejecución del contrato.

4.- Dentro de la atención y reparación de los puntos críticos existen 11 con proyectos definitivos. Tras el análisis en detalle del contenido de los mismos, se han detectado errores en cuanto a falta de actuaciones, precios desactualizados, falta de detalle, etc.

RESPUESTA:

Los precios unitarios relacionados en los estudios definitivos con los que cuenta la ANI para once (11) puntos críticos - Siete (7) en el módulo 2 y cuatro (4) en el módulo 1 - fueron actualizados y con base en ellos se calculó el precio total de cada punto. Adicionalmente, El numeral 3.2.1.1 – Diseños definitivos entregados por la ANI, indica que el contratista deberá hacer una revisión de cada diseño definitivo para su aprobación en un plazo no mayor a tres meses, tiempo en el cual, el contratista tendrá la posibilidad de ajustar lo que considere pertinente tanto en actuaciones como en cantidades.

5.- En la visita se observó que la aparición de nuevas incidencias sobre la traza es un factor constante, así como la existencia de muchas otras incidencias de menor gravedad y urgencia que las presupuestadas para este proceso. A esto hay que añadir que la degeneración es progresiva, y con un plazo de 2 años de contrato, dichas incidencias requerirán necesariamente sean resueltas. Se solicita que se aclare su evaluación, y las responsabilidades de ambas partes.

RESPUESTA:

El cálculo de las cantidades ha sido elaborado a partir de unas valoraciones realizadas a los puntos críticos que no cuentan con diseños definitivos, razón por la cual, se incluye en el presupuesto – proforma No. 8 - un rubro de estudios y diseños, a través del cual, el contratista deberá elaborar el estudio definitivo de cada punto y calcular de forma definitiva las cantidades de obra, de acuerdo a lo enunciado en el numeral 3.2.1. del Apéndice técnico de cada uno de los módulos.

Adicionalmente, en el numeral 3.11.2 del apéndice técnico se indica que en caso dado que las cantidades correspondientes a los puntos críticos se incrementen, se podrán utilizar recursos de los rubros i) Atención de emergencias y ii) Implementación de programas socio-ambientales.

6.- La estimación para el apartado de estudios y diseños es inferior a las necesidades actuales, y a las responsabilidades que sugieren en los diferentes documentos contractuales. Se solicita que se revise dicho ítem y sus responsabilidades.

RESPUESTA:

En la proforma 8 se ajustó el valor de los estudios y diseños de los puntos críticos. En cuanto a las responsabilidades, se aclara al interesado q el Contratista deberá responder por los diseños ejecutados los cuales serán para construcción y estarán amparados bajo la póliza solicitada en los pliegos de condiciones.

7.- El hecho de que para el M1 todo el transporte haya de ser por ferrocarril lo hace deficitario en maquinaria a disposición para la realización del mismo. Igualmente este tramo es deficitario en instalaciones para su reparación y mantenimiento. Tras la visita se constato que no se dispone más que de las existentes en Puerto Berrio, obsoletas y sin ningún mantenimiento.

RESPUESTA:

En cuanto al material rodante disponible, se le informa al interesado que dentro de la proforma 8 se incluyó un rubro para que el Contratista pueda poner operativo el material rodante y lo pueda utilizar para la ejecución de los trabajos. Este rubro está denominado “puesta a punto del material rodante”. Adicionalmente, se aumentó el rubro mensual para mantenimiento de los equipos, por lo que la ANI considera que con los rubros establecidos en la proforma 8, se podrán tener las maquinas operativas para cumplir con el objeto del proceso. En cuanto a instalaciones para reparaciones y mantenimiento se dispone de Puerto Berrio y Barrancabermeja, en donde el Contratista deberá acondicionar su zona de trabajo.

8.- Los listados de material rodante entregados en anexo 4, no discriminan aquella maquinaria en uso de la de desguace. Se solicita que se especifique las condiciones actuales del material rodante y su localización para evaluar con corrección los transportes.

RESPUESTA:

Se aclara al interesado que la ubicación del material rodante para entrega, será la consignada en el Anexo 4 – Material Rodante Disponible y en cuanto a la discriminación, de acuerdo con lo formulado en el Apéndice Técnico el Contratista al momento de recibir el equipo observará las condiciones físicas y técnicas en las que recibe el material rodante y definirá el estado de las mismas.

9.- Tras la visita a las instalaciones de FENOCO en Santa Marta, y las explicaciones del personal a su cargo, el material rodante localizado en dichas instalaciones esta fuera de uso. Dicho material no puede circular por la vía y requiere que se repare o se transporte por carretera en el momento en que se haga el traspaso del contrato. Se solicita que se aclaren las responsabilidades sobre dicho

material, así como sobre el material rodante a disposición en las instalaciones de la Estación de Ciénaga.

RESPUESTA:

Los equipos que estarán asignados al contrato que se adjudique con efecto del presente proceso que actualmente ubicados en Santa Marta y Ciénaga al momento del recorrido que se efectuó entre el 20 y 24 de mayo de 2013 serán trasladados por el administrador actual al corredor entre Dorada y Chiriguaná, con el fin de que el Contratista adjudicatario del proceso pueda cumplir con las obligaciones derivadas del contrato, las cuales están establecidas en los pliegos de condiciones, apéndice y minuta del contrato.

10.- Según los documentos publicados (Apéndice Técnico módulo 1, punto 3.2.3 cronograma, página 12), se establece que la atención y reparación de los puntos críticos del módulo 1 se realicen en un plazo de 14 meses en sentido de Norte a Sur (comenzando en Chiriguaná y finalizando en La Dorada). Puesto que el grueso del material rodante en uso se encuentra en Puerto Berrio, y dada la imposibilidad de circular por la vía en muchos puntos, se solicita que se revise dicha exigencia. Igualmente, se solicita que se aclare el plazo marcado respecto a la redacción y aprobación de todos los estudios y diseños a realizar.

RESPUESTA:

La exigencia de que los trabajos se realicen desde Chiriguaná hacia el sur, se mantiene, teniendo en cuenta que el planteamiento es básicamente para dar paso a lo largo de todo el corredor, por tal razón los equipos principalmente las locomotoras y plataformas ubicados en Santa Marta y Ciénaga, serán puestos en Chiriguaná para que el Contratista pueda realizar los trabajos conforme a lo previsto en el Apéndice Técnico.

En cuanto al plazo marcado para la redacción y aprobación de los estudios y diseños, este se detalló en el numeral 3.2.1 del Apéndice Técnico publicado con el Pliego de Condiciones Definitivo.

II. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR

- Los precios unitarios son dispares en ambos módulos, tratándose en principio de actividades similares.

RESPUESTA:

Con la publicación del Pliego de Condiciones Definitivo se modificó la proforma 8, con la versión definitiva de APUs, que contiene modificaciones de precios para ambos corredores (módulos)

- Haría falta una descripción detallada de las partidas incluidas en el mantenimiento del corredor (bien un descompuesto de la unidad o unas especificaciones técnicas del mismo)

RESPUESTA:

Las partidas para el mantenimiento y conservación de vía, fueron realizadas teniendo en cuenta los precios del contrato actual y a estudios de mercado en la zona y para las obras de mantenimiento de infraestructura (obras lineales) se realizó el respectivo APU publicado en la proforma 8.

Finalmente, en cuanto a las especificaciones, estas se encuentran establecidas en el anexo 2.

• En el M1:

o No esta considerada una partida de mantenimiento de pasos a nivel

RESPUESTA:

En el módulo 1 el único paso a Nivel Regularizado es el ubicado en Barrancabermeja y este se encuentra presupuestado en el ítem 49 de la proforma 8.

o La reparaciones locativas en estaciones no están detalladas en ningún sitio

RESPUESTA:

Las reparaciones locativas se detallan en el Apéndice Técnico en el numeral 3.4.3

o No hay una partida incluida para Imprevistos Ambientales y Señalización

RESPUESTA:

En el módulo 1 no se consideró una partida para imprevistos ambientales y señalización, teniendo en cuenta que dentro del capítulo 7 de la proforma 8 está cubierto las actividades de señalización y en la parte ambiental se consideró únicamente la implementación de programas socio-ambientales en el caso que sea requerido por la autoridad ambiental.

o Hablan de sustitución de un número determinado de traviesas mensualmente en puentes. Sería conveniente que la sustitución se realizara por estructuras completas, no con indicaciones mensuales.

RESPUESTA:

La cantidad mensual fue considerada para presupuestar un número mínimo mensual para su pago y ejecución. La cantidad total a lo largo de los dos años es la establecida en la proforma 8. Sin embargo el Contratista si así lo considera y la interventoría lo aprueba podrá instalar todas las traviesas dentro de un solo proceso.

o Respecto a las soldaduras, no se ha incluido ninguna unidad de liberación de tensiones. El tramo dispone de barra soldada en su mayoría pero se han detectado infinidad de garrotes a lo largo de todo el trazado. Se echa en falta la existencia de aparatos de dilatación en las estructuras.

Dentro de la descomposición de la unidad de montaje de vía se habla de embridar el tramo renovado. Para darle continuidad a la línea lo lógico sería que se soldara también en los tramos de vía nueva ejecutados.

RESPUESTA:

En el ítem 1.37 de la proforma 8, se establece la cantidad de soldaduras para todos los puntos a intervenir, y en el APU 1.37 se establece la soldadura con los aparatos de vía que deberá disponer el Contratista.

o En lo relativo al suministro de balasto, y nivelación y alineación de la vía, estas partidas han sido consideradas dentro del apartado de mejoramiento de la vía. Se considera que son trabajos que deberían incluirse dentro del mantenimiento del corredor

RESPUESTA:

La entidad considera que es indiferente el ítem donde sea publicado, lo que ha considerado, es que es una actividad necesaria que busca el mejoramiento de la vía dada su estado actual.

Adicionalmente, se cuenta con una actividad en el mantenimiento para conservación y preservación de la vía de 700 m³ de suministro e instalación de balasto cada mes para alineación y nivelación de la vía en el Módulo 2 por cuánto la ausencia de balasto en este tramo es más crítica.

No hay prevista ninguna partida de para reparaciones locativas de ninguno de los inmuebles y bodegas que se incluyen en la administración del tramo (algo que si ocurre en el M1)

RESPUESTA.

No se incluyó un rubro de mantenimiento para estos inmuebles considerando que se encuentran en buen estado por efecto de la reparación que se realizó en el 2007.

o Se habla de suministro e instalación de un número de traviesas al mes. Dado el estado de la línea, prácticamente es imposible realizar la sustitución individualizada de traviesas, más bien habría que actuar sobre longitudes de vía completas. En cuanto se trate de levantar lo más mínimo la vía se van a soltar/romper todas las traviesas que se encuentren en las proximidades y será necesaria la sustitución total de las mismas.

RESPUESTA:

La Agencia establece a través de la proforma No. 8 la disposición de 200 traviesas de madera para cambio cada mes y 20.000 unidades adicionales para el mejoramiento de vía. La metodología utilizada para realizar el cambio de traviesas e instalar las nuevas deberá proponerlo el contratista a la interventoría y la supervisión del contrato y se realizará con base en la inspección de los tramos que requieren con más urgencia el cambio por el estado de las traviesas existentes.

o También se habla de riego de balasto en el tramo. En un porcentaje muy alto del trazado la plataforma esta totalmente colmatada y el balasto aterrado por falta de mantenimiento. El aporte de balasto se considera inviable sin un levante y renovación completo (esto, tal y como se indica en el punto anterior, incluye la sustitución de prácticamente la totalidad de las traviesas del tramo.)

RESPUESTA:

El mejoramiento de la banqueta de balasto se deberá realizar por sectores teniendo en cuenta el diagnóstico del estado de la misma y teniendo en consideración las cantidades disponibles para suministro e instalación de balasto en el mejoramiento de vía

o Hablan de ejecución de soldaduras. Al igual que en el módulo anterior, se considera que la ejecución de soldaduras debería incluirse en la unidad de montaje de vía.

RESPUESTA:

La ejecución de soldaduras en el tramo correspondiente al módulo 2 ha sido eliminada por cuanto dicho corredor es eclisado y se ha contemplado que el impacto de implementar barra larga soldada en porciones tan limitadas no mejora las especificaciones técnicas integrales del corredor férreo.

o Respecto a la renovación de traviesas en cambiavías, al igual que en la sustitución de traviesas, dado el estado de la línea, no se puede pensar en sustituir solo alguna de ellas, más bien hay que levantar el aparato y hacer una renovación completa de balasto y traviesas.

RESPUESTA:

Es una posibilidad que el contratista deberá analizar de acuerdo al estado de las traviesas de todos los cambiavías del corredor.

RESPUESTA:**III. MEJORAMIENTO DE LA VÍA**

- Precio del Balasto: M2 dispone de una cantera abierta y en servicio mientras que el M1 requiere la puesta en servicio de la existente (MONTECRISTO). Llama la atención que pese a ello el precio de suministro e instalación de Balasto sea mayor en el M2 que en el M1. Se solicita se revise dicho ítem para el M1 y se ajuste a las circunstancias de puesta en servicio de la cantera y de la vía de acceso a la misma.

RESPUESTA:

El precio de suministro e instalación de balasto del módulo 1 y 2 fueron modificados en la proforma 8, publicada con los Pliegos de Condiciones Definitivos.

En cuanto a la cantera Montecristo se aclara al interesado, que la cantera estará disponible para el Contratista que desee explotarla, para lo cual deberá realizar los trámites ante las autoridades ambientales y minera para su explotación si así lo desea. Se aclara al Contratista que esta cantera es tan solo una opción para el suministro de balasto, pues también explorar otras canteras autorizadas para el suministro de balasto.

- Los trabajos de alineación y nivelación deberían ser incluidos dentro de los trabajos de mantenimiento, no considerados como un mejoramiento de la vía, tal y como se ha señalado anteriormente.

RESPUESTA:

La entidad considera que es indiferente el ítem donde sea publicado, lo que ha considerado, es que es una actividad necesaria que busca el mejoramiento de la vía dada su estado actual.

IV. CONSERVACIÓN DEL MATERIAL RODANTE

- Tras la visita se ha constatado que en el M1 todos los transportes han de realizarse por la vía, y cuenta con mayor cantidad de maquinaria a disposición. Sería lógico pensar que contara con el mayor presupuesto para la conservación del mismo, mientras que en la proforma 8 se indica lo contrario.

RESPUESTA:

En la proforma 8 publicada con el Pliego de Condiciones Definitivo se ajustó el valor mensual para el mantenimiento y conservación del mismo, al igual que se incluyó una partida para la puesta a punto del material rodante.

- Solo se indica la existencia de una partida para reparación de Carromotores. Se echa en falta una partida similar para el resto de la maquinaria disponible en ambos módulos.

RESPUESTA:

En la proforma 8 publicada con el Pliego de Condiciones Definitivo se ajustó el valor mensual para el mantenimiento y conservación del mismo, al igual que se incluyó una partida en el módulo 1 para la puesta a punto del material rodante, teniendo en cuenta que el material rodante del módulo 2 se encuentra en mejores condiciones.

V. ATENCIÓN A EMERGENCIAS

- Se solicita aclaración sobre la diferencia de importes asignados a cada uno de los módulos.

RESPUESTA:

La entidad de acuerdo al estado de los corredores y a la vulnerabilidad de los mismos definió los aportes para cada uno de los módulos.

VI. OBRAS Y ACTIVIDADES ACCESORIAS

- Sería conveniente que se detallara el alcance de las partidas presupuestadas.

RESPUESTA:

Los alcances se encuentran establecidos en los apéndices técnicos de cada módulo, en la versión publicada con el Pliego de Condiciones Definitivo.

- En la proforma 8 del M1 se ha detectado un error en la hoja de cálculo con los importes indicados como ofertados. Sería necesario aclarar si son las tres partidas incluidas en dicho apartado las que no admiten modificación del importe o solo dos de ellas, las indicadas como rubro fijo.

RESPUESTA:

La proforma 8 fue corregida y su versión definitiva es la publicada con los Pliegos de Condiciones Definitivos

VII. SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR

Pendiente de análisis en detalle.

La entidad considera que con la información suministrada en el apéndice técnico y en el Anexo 5, se tiene el detalle suficiente para el suministro e instalación de las señales en el corredor.

VIII. GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

- El equipo de mantenimiento previsto para el M1 es muy inferior al previsto en el M2, siendo muy distintas las longitudes de los tramos a conservar. Para la realización del mantenimiento se proponen equipos similares para abarcar longitudes similares, es decir, que ambos lotes cuenten con ratios equipos/km similares.

A este punto hay que hacerle una matización importante: el estado actual de conservación de ambos módulos. El estado del M2 es muy inferior al del M1, por lo que para poder comenzar a realizar trabajos de mantenimiento en el habría que realizar un pre mantenimiento previo para poder llevar el tramo a un estado mínimo que permitiera trabajos habituales de mantenimiento. Esto se podría realizar previendo unos equipos algo superiores a los previstos actualmente para el mantenimiento y reforzados por alguna retroexcavadora más durante el tiempo en que se acometieran los trabajos en los puntos críticos, para después dimensionar de manera más razonable dichos equipos.

RESPUESTA:

En la proforma 8 se ajustó la cantidad de personal para cada uno de los módulos.

IX. CONTROL DE TRÁFICO

Pendiente de análisis en detalle.

RESPUESTA:

En los apéndices técnicos y anexos, se realizaron los ajustes necesarios para realizar esta actividad.

X. VIGILANCIA

Pendiente de análisis en detalle.

RESPUESTA:

En los apéndices técnicos, se realizaron los ajustes necesarios para realizar esta actividad para definir su alcance.

XI. PROGRAMAS Y ACTIVIDADES SOCIOAMBIENTALES

Sería necesario detallar un poco más el alcance de dichos trabajos. Tras la visita a la línea se han detectado invasiones generalizadas de la zona de ámbito ferroviario: existen bastantes tramos con casas situadas a 6 y 8 metros, incluso menos, hay un número indeterminado de pasos a nivel ilegales y fincas a las que la única manera de acceder es cruzando la línea. Para poder dimensionar las actuaciones a llevar a cabo al respecto es necesario conocer más en detalle el alcance de los trabajos a realizar, y la opinión al respecto de los municipios afectados.

RESPUESTA:

En el numeral 3.1.1 del Apéndice Técnico se detallan las actividades que deberá realizar el Contratista al inicio del contrato, para el recibo de la infraestructura y el material rodante, con el fin de determinar las actuaciones y procedimientos a seguir.

En cuanto a las opiniones de los municipios, será del resultado del trabajo que realice el Contratista al que se le adjudique el contrato.

I. INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS.

1. Se realizaron ajustes a los APUs de los dos módulos a fin de complementarlos y corregir las inconsistencias entre éstos.

RESPUESTA:

En la proforma 8 publicada con el Pliego de Condiciones Definitivo para los módulos 1 y 2, se realizaron ajustes a los APUs del proceso, con los que se pagaran las actividades de rehabilitación de puntos críticos y mejoramiento de vía.

2. se realizaron ajustes a las actividades de transporte en ambos módulos.

RESPUESTA:

En los formularios 8 de ambos módulos se realizaron ajustes a los precios unitarios.

10. Observación realizada por KAREN FORIGUA – CORPACERO S.A. mediante correo electrónico recibido el 29 de mayo de 2013:

Por medio de la presente solicitamos información del cronograma del proceso de esta licitación, puesto en la página del SECOP la última publicación fue un aviso de convocatoria que se realizó el

lunes 27 de mayo sobre el presupuesto, es necesario para nosotros saber la fecha que se realice la Audiencia de apertura a este proceso.

RESPUESTA:

En ese orden de ideas, las fechas correspondientes a las etapas y actividades de la licitación (entre ellas las que usted pregunta) fueron definidas por la entidad con la expedición del acto administrativo de apertura de la Licitación y constan en la resolución de apertura y en el pliego de condiciones respectivo.

11. Observación realizada por ADRIANA AMADO – BYC S.A. mediante correo electrónico recibido el 31 de mayo de 2013:

Atentamente solicitamos información al respecto de cuando se llevará a cabo la audiencia de aclaración de riesgos del concurso de la referencia.

RESPUESTA:

En ese orden de ideas, las fechas correspondientes a las etapas y actividades de la licitación (entre ellas las que usted pregunta) fueron definidas por la entidad con la expedición del acto administrativo de apertura de la Licitación y constan en la resolución de apertura y en el pliego de condiciones respectivo.

12. Observación realizada por JOHANNES BIEHL mediante correo electrónico recibido el 31 de mayo de 2013:

Tenemos unas preguntas sobre la licitación.

12.1. En que vía están operando trenes regulares (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)?

RESPUESTA:

En el Modulo 1 actualmente operan trenes de pasajeros entre la estación Grecia ubicada en Puerto Berrio y la estación de Garcia Cadena

En el módulo 2 actualmente operan trenes de pasajeros entre la estación Km 5 ubicada en Bogotá, hasta la estación de Zipaquirá

12.2. Que tabla de tiempo existe para los trenes regulares con sus respectivos horarios y días. Sobre todo el año. (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)?

12.3. Que clase de tren esta operando, de pasajeros o carga? (Por favor ordenado por Modulo 1 y 2)?

RESPUESTA:

En el Modulo 1 se tiene el siguiente tráfico de trenes de pasajeros de lunes a domingo:

No. Viaje	BARRANCABERMEJA	GARCIA CADENA
1	Sale 6:00 am	
2		Regresa 7:15 am
3	Sale 11:30 am	
4		Regresa 12:45 pm
5	Sale 2:30 pm	
6		Regresa 3:45 pm
7	Sale 5:00 pm	
8		Regresa 6:45 pm

No. Viaje	BARRANCABERMEJA	PUERTO BERRIO
1	Sale 5:00 am	
2		Regresa 1:00 pm
	CARARE	BARRANCABERMEJA
3	Sale 5:10 am	
4		Regresa 2:00 pm

En el tramo Bogotá – Belencito que corresponde al Módulo 2, entre lunes y viernes parte un tren a las 6:10 de la mañana desde el Km 5 con destino a la universidad militar (PK 43+300 con un tiempo de viaje de dos (2) horas y en horas de la tarde el recorrido inicia desde la universidad Militar (PK 43+300) a las 4:15 p.m. con la misma duración de viaje de dos (2) horas.

Los fines de semana el horario corresponde al indicado en la siguiente tabla:

Estación	Llegada	Parada	Salida
Estación de la Sabana			8:30 A.M.
Estación Usaquén	9:20 A.M.	10 min	9:30 A.M.
La Caro	10:25 A.M.	10 min	10:35 A.M.
Zipaquirá	11:30 A.M.	1 hora	12:30 P.M.
Cajicá	1:10 P.M.	2h 15 min	3:15 P.M.
La Caro	3:30 P.M.	10 min	3:40 P.M.
Estación Usaquén	4:40 P.M.	10 min	4:50 P.M.
Estación de la Sabana	5:40 P.M.		

13. Observación realizada por SAUL FLOREZ mediante correo electrónico recibido el 4 de junio de 2013:

Buenos días, como interesado en el proceso VJ-VE-LP-002-2013, quisiera saber si se tiene prevista alguna fecha relacionada con la apertura, del proceso, publicación de pliegos definitivos, si la fecha de entrega de propuesta se mantiene teniendo en cuenta la establecida en los prepliegos, por favor es posible que publiquen alguna información del citado proceso?

RESPUESTA:

En ese orden de ideas, las fechas correspondientes a las etapas y actividades de la licitación (entre ellas las que usted pregunta) fueron definidas por la entidad con la expedición del acto administrativo de apertura de la Licitación y constan en la resolución de apertura y en el pliego de condiciones respectivo.

14. Observación realizada por YURI ROCIO GUEVARA – CIPRECON S.A. mediante correo electrónico recibido el 5 de junio de 2013 y escrito con radicado No.2013-409-021534-2:

Ampliamos nuestra comunicación de la referencia en el sentido de aclarar que Ciprecon SA está en condiciones de producir traviesas mono-bloque de concreto polivalentes, que cumplen con el objeto de recibir la trochas de yarda para rieles de 90/115 Lbs/yd y la trocha estandar para rieles de 115/135 lbs/yd, con lo cual se cumplen las expectativas de la ANI para permitir el tránsito de trenes por la trocha de yarda, que es el objetivo inmediato de la Licitación, complementando la posibilidad de transición futura hacia trocha estandar con traviesas de concreto. De esta forma se potencializa la inversión de traviesas en esta rehabilitación, proyectando su objetivo para más de 30 años, lo cual no es comparable con traviesas de madera, que a menos de 4 años pueden estar inservibles, (como ya lo ha experimentado nuestro país), con inversiones similares, ya sea en traviesas de madera o de concreto, como adelante lo explicamos.

También reiteramos respecto de las ventajas económicas, ambientales y de durabilidad que proporcionan las traviesas de concreto respecto a las de madera, expuestas en nuestro oficio de Abril 26, al cual podemos agregar lo siguiente:

PROGRAMACION DEL PROYECTO VS DISPONIBILIDAD DE TRAVIESAS DE CONCRETO.

El proyecto referente a esta licitación, con duración de 24 meses, permite en forma razonable entrar a realizar el suministro de las traviesas a partir del cuarto mes, pues como es lo normal en estos proyectos, el primer paso es adecuar la infraestructura para recibir las traviesas. Teniendo en cuenta las expectativas que se tienen en el país para vías férreas, Ciprecon con el apoyo de Rocla Concrete Tie Inc. tiene diseños avanzados de traviesas polivalentes, los cuales pueden tener acompañamiento de la Ingeniería local y/o con la experiencia de ingenieros ex-ferroviarios nacionales.

No sería sensato que por la diferencia de unos meses entre el suministro de traviesas de madera y concreto, se aboque al detrimento de una significativa inversión por acelerar un proyecto que está para 24 meses y cuya operación inicial es menos significativa que la durabilidad de los dineros invertidos.

COMPARACIÓN ECONÓMICA

Del conocimiento general que se tiene del mercado de traviesas de concreto, es claro que una traviesa de madera de buena calidad más unas fijaciones de placa con tirafondos y clips elásticos como los que exige la norma AREMA, deben costar en nuestro país más que una traviesa de concreto con sus fijaciones.

En caso de que se opte por instalar traviesas de madera de menor calidad, que podrían eventualmente costar algo menos que las traviesas de concreto, debe tenerse en cuenta que al compararse la Inversión requerida en 100 metros de vía continua se necesitan 200 traviesa de madera (separación 50 cms), contra 167 de concreto. Esto significa un costo adicional para las traviesas de madera, del orden de 20%, por efecto de cantidades, que hace que el costo total de las traviesas de madera de durabilidad cuestionable sea del orden del costo total de las traviesa de concreto. Si la madera de las traviesas es de óptima calidad, (máximo 18 años contra más de 30 años para las de concreto), serán traviesas más costosa que las de concreto.

También debe tenerse en cuenta que las traviesa de concreto ya deben llevar incluidos los insertos para cuatro rieles y las de madera requerirán una inversión adicional en placa de asiento y tirafondos para cuando se requiera utilizar los cuatro rieles

Por lo expuesto, reiteramos nuestra opinión respecto a que la inversión en traviesas de madera es poco sensata para los intereses del país y por lo tanto debe abrirse la posibilidad para que los proponentes a la licitación de la referencia, presupuesten obras con traviesas de concreto, pues por la suma de costos + cantidades + durabilidad, las traviesas de madera serán una mala decisión del estado.

Autorizamos a que esta comunicación sea publicada en el SECOP para los fines de la licitación de la referencia y conocimiento de los potenciales oferentes.

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.

Finalmente, las traviesas en madera a implementar en el corredor, corresponden a madera sugerida por la AREMA, las cuales tienen una vida útil superior a la mencionada por el interesado.