



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

En Bogotá D.C., a los siete (17) días del mes de Abril de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente se permite dar respuesta a las observaciones presentadas al Pliego de Condiciones Definitivo realizadas en virtud de la convocatoria al proceso de contratación No. **VJ-VE-APP-IPB-001-2015** en los siguientes términos:

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
1.	SACYR CONCESIONES	En el informe del estructurador contenido en la carpeta 7 "Diseño para Concesión de Túneles" incluido en la documentación del Cuarto de Datos, se define un sistema de ventilación longitudinal para los túneles de La Sorda y La Paz. Sin embargo dicho sistema de ventilación no es suficiente para las longitudes de dichos túneles. Rogamos lo clarifiquen.	El sistema de ventilación contemplado en los túneles es longitudinal tal como se describe en el estudio. Cabe resaltar que el diseño propuesto es conceptual y el proponente está en la libertad de decidir qué tipo de sistema implementar en su nivel de diseño Fase III para el cual se adquiere el compromiso contractual.
2.	SACYR CONCESIONES	Dentro de los planos de planta y perfil disponibles en el Anexo K del Estudio de Topografía y Geometría contenido en el Cuarto de Datos hay ciertas zonas donde falta cartografía. Concretamente en la UF-4, entre el p.k. 14+700 y el 16+400 y del 16+700 al 17+600 (Puente de La Paz). Al otro lado del Puente, en la UF-5, falta del p.k. 74+100 al 75+700. También falta del 82+600 al 83+200 y del 86+500 al 87+000. En caso de disponer de ella solicitamos que nos la faciliten.	Con relación a los planos, en la UF4 específicamente en el sector del Puente La Paz, la información de topografía se realizó convencional. Para la UF5 toda la información se encuentra en el cuarto de datos. En conclusión la información que se encuentra en el Cuarto de Datos es la información que se dispone para el estudio. Para efectos del diseño de Fase III el Concesionario debe contemplar los levantamientos topográficos complementarios que requiera.
3	SACYR CONCESIONES	Solicitamos que nos confirmen la vida útil para la cual habría que diseñar las estructuras del Proyecto.	Si se refiere a la estructura del pavimento, la carpeta 5 del Cuarto de Datos contiene todo lo conceptual relacionado con la estructura del pavimento para las calzadas nuevas. En el Diseño a Nivel de Fase III debe considerar para el diseño de la estructuras las especificaciones del INIVAS que estén vigentes.
4	SACYR CONCESIONES	Solicitamos que nos confirmen qué vida útil residual, a partir de la ejecución de la obra, se puede adoptar para las estructuras existentes que serán objeto de actualización funcional (ensanche, pretilas, etc.) y resistente	Si se refiere a la estructura del pavimento, la carpeta 6 del Cuarto de Datos contiene toda la información conceptual relacionada con los pavimentos de las calzadas existentes.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		(sismo, nuevas cargas, etc.).	
5	SACYR CONCESIONES	Solicitamos que confirmen si hay alguna tolerancia respecto al ancho de las estructuras existentes en los tramos de mejoramiento. Si es así rogamos nos indiquen el grado de tolerancia	No es clara la pregunta, porque si se refiere al ancho de la sección transversal, esta no tiene tolerancia.
6	SACYR CONCESIONES	El estribo de la margen izquierda del río Magdalena del puente Guillermo Gaviria ha sufrido daños por la erosión del río tal como se describe en la documentación incluida en el Cuarto de Datos. Rogamos nos confirmen si la rehabilitación de dicho estribo se encuentra dentro del alcance de los trabajos a efectuar en la Unidad Funcional 1. Así mismo rogamos nos confirmen si el refuerzo de la margen izquierda del río Magdalena aguas arriba del puente entra dentro del alcance del proyecto tal como sugiere el informe facilitado por la ANI.	Se amplía la respuesta dada por el Estructurador, el día 09 de abril de 2015, se publicó en la página web del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS, artículo sobre la adjudicación de la licitación pública para la atención obras de emergencia para superar el proceso de socavación en el acceso al estribo izquierdo del puente Yondó sobre el río Magdalena entre los departamentos de Santander y Antioquia, carretera Yondó-Barrancabermeja.
7	SACYR CONCESIONES	El epígrafe “i” del Capítulo V del Apéndice Técnico 1, indica que “La Unidad Funcional 5 comprendida entre Puente La Paz y Lisboa contempla la construcción de una vía nueva en calzada sencilla....”. ¿Debemos entender que se trata de una errata y debería figurar “Las Unidades Funcionales 5, 6 y 7....?”	El tramo 5 Puente La Paz - Lisboa está conformado por las UF 5, 6 y 7, siendo estas: UF5. Puente La Paz - Santa Rosa, UF6. Túnel La Paz y UF7. Río Sucio - Lisboa.
8	VINCI CONCESSIONS	Entendemos que la medición del Índice de Cumplimiento de una Unidad Funcional será aplicable desde el Acta de Terminación de dicha Unidad Funcional según lo establecido en el Apéndice Técnico 4 y que antes de la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional el Índice de Cumplimiento se considera igual a 1. También entendemos que el incumplimiento en unos Indicadores en periodo Pre operativo puede implicar el pago de Multas.	El estructurador considera que la estructura del documento es clara y que la referencia solicitada por el observante no es requerida en la Sección mencionada. Lo anterior por cuanto el procedimiento de verificación regulado mediante la Sección 4.17 de la Parte General establece claramente que es una obligación del concesionario alcanzar los índices de cumplimiento una vez sea suscrita el Acta de Terminación de la Unidad Funcional y sometiendo las Deducciones de la Retribución únicamente en dicha etapa. Por lo anterior no puede equiparse el efecto de las Multas al que se le otorgan a las deducciones, siendo innecesario la equiparación solicitada por el observante.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		Así proponemos adaptar la sección "Aportes" de la tabla incluida en la sección 4.3 (b) añadiendo: "Para efectos del cálculo de la Retribución asociada a la Etapa Pre operativa el ICP será igual a uno (1)."	
9	ARRIETA MANTILLA Y ASOCIADOS	23. En el numeral 1.1. del Pliego de Condiciones, al referirse a los antecedentes del proyecto, la ANI indica: "igualmente hace parte del proyecto, la vía nueva Puente Guillermo Gaviria - La Virgen - Rancho Camacho, la cual será construida en marco del Convenio Interadministrativo DHS176-09 en una longitud de 30 Km y será entregada al Concesionario para realizar su mantenimiento y	No es clara la pregunta.
10	ARRIETA MANTILLA Y ASOCIADOS	25. En el Apéndice 2 (Operación y Mantenimiento) Capítulo VI (Mantenimiento) numeral 6.3.7 Taludes, Remoción de derrumbes establece que "Los elementos de estabilización, protección y seguimiento de las obras de tierra existentes o resultado de las Obras de Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación se deberán mantener en buen estado de funcionamiento. El objetivo final será mantener la geometría y estabilidad inicial de las obras de tierra. Para ello se inspeccionará en detalle el estado de los elementos de estabilidad de cada talud de las obras de tierra: mallas, escolleras o enrocados, elementos de protección, hormigón proyectado, bulones, muros de contención, muros de gaviones y actuaciones de saneo. Como resultado de las inspecciones se procederá a realizar las actuaciones necesarias para su conservación. Cualquier defecto que afecte el tránsito de la(s) vía(s)	Por medio de la Cláusula contenida en la Sección 3.9.1 de la Parte Especial, la estructuración integral del proyecto ha previsto las condiciones mínimas y de necesario cumplimiento por parte del Concesionario para que se garantice la ejecución por su parte de las obras especiales solicitadas y la conservación de la instrumentalización que deberá ser instalada en dicho tramo. Dichas obligaciones tiene como objeto minimizar al máximo las probabilidades de ocurrencia de los eventos descritos en dicha Sección, sin que ello implique la asignación de tales riesgos a su Parte. Por el contrario y tal como se indica expresamente en dicha Sección, el riesgo por los eventos ahí descritos, siempre y cuando el Concesionario cumpla con sus obligaciones, son responsabilidad del Estado, el cual los cubrirá mediante el Fondo de Contingencias y en su defecto mediante el mecanismo de pago dispuesto en dicha Sección. Se reitera la regulación prevista en la Sección 3.9.1 de la Parte Especial del Contrato.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		deberá señalizarse y de inmediato se deberán llevar a cabo las medidas adecuadas para corregirlo". Sobre el particular, se solicita a la ANI aclarar el alcance y responsabilidad del concesionario frente al tratamiento que se le debe dar a los sectores de inestabilidad del tramo La Paz - Lisboa (coluviones) y Embalse - capitancitos (taludes protegidos con anclajes, geomaya y concreto lanzado en mal estado) y en los sitios críticos donde hay presencia de fallas geológicas , Lisboa - Caserón de Piedra.	
11	CSS CONSTRUCTORES S.A.	Tarifas de los peajes La Paz y La Renta. El tramo Lisboa – Puente La Paz, presenta dos peajes, uno por la variante y otro por la vía sustitutiva. No obstante, se observa que sus tarifas de peaje difieren justificadas mediante el tipo de obras por desarrollar en cada uno de los mencionados trayectos. Es bien sabido que el trayecto que comprende la vía sustitutiva atraviesa una zona altamente inestable, por lo cual requiere de altas intervenciones de rehabilitación y mantenimiento constantes o periódicas, sin embargo, según el documento 16.1, la tarifa de éste es menor a la del peaje de la Variante dado que ésta última implica entre sus obras relevantes dos túneles y 2 viaductos. Adicionalmente por la condición altamente inestable de la vía sustitutiva, el documento restringe la circulación de tránsito a las categorías I, II y III y define como estructura tarifaria la de la concesión Devinorte. A esto último nos permitimos indicar que las condiciones de tránsito de la vía Bogotá Auto norte – Chía (Devinorte), no son siquiera similares a las del tramo Lisboa – Puente La Paz, para que se considere asignar igual condición tarifaria. Así mismo debe considerarse que los rubros de mantenimiento y conservación de ésta vía son muy importantes y que dada las condiciones geológicas son susceptibles de incrementarse	La solicitud no procede ya que las tarifas para cada peaje atienden a estudios de tráfico y a factores como las restricciones vehiculares, las condiciones y naturaleza de los túneles, el riesgo geológico de la vía y la amortización del costo de construcción de vía nueva y túneles.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		indistintamente de la profundidad de estudios que se realicen para mitigar el problema, por lo que se recomienda nivelar las dos tarifas, no solo para optimizar los ingresos sino basado en el criterio de seguridad vial para desestimular el paso por la vía sustitutiva, al tener una vía alterna de mejores condiciones a la misma tarifa.	
12	CSS CONSTRUCTORES S.A.	Dado que el presente proceso incluye la construcción de un tramo de vía nueva, por terreno no intervenido, encontramos corto el plazo para cierre de la licitación, más aún cuando se ha detectado carencia de información de la campaña geotécnica. Ésta investigación de campo toma tiempo de campo, laboratorio, lectura e interpretación, conforme los estándares definidos para cada exploración. Así mismo se requiere por favor complementar anexos que se citan en los informes que están pendientes de adjuntar, ya que no se encontraron en la versión 2, ni en los adicionales de la versión 2 que se registran en el cuarto de datos. De acuerdo a lo anterior solicitamos incrementar el plazo del cierre del proceso en al menos 20 días.	Su observación se verá reflejada en el Cuarto de Datos BBY Versión 3, a través del enlace ftp://ftp.ani.gov.co/
13	CSS CONSTRUCTORES S.A.	El modelo digital no está completo. En el archivo dwg sólo está el tramo Barrancabermeja - La Lizama, y en KMZ ésta todo el proyecto pero no convirtieron todas las capas o líneas, por cuanto quedaron sectores no continuos. Se solicita por favor volver a adjuntar ésta información teniendo en cuenta incluir los tramos del dwg pendientes y prender todas las capas o líneas al convertir a kms el diseño.	El KMZ del proyecto se encuentra completo. Se debe precisar que el corredor no es continuo.
14	PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S.	Teniendo en cuenta las condiciones del presente proceso de licitación en el pliego de condiciones numeral 5.5 para la experiencia en Inversión la ANI	La estimación del monto de los requisitos habilitantes del proceso licitatorio es una facultad de resorte exclusivo de la Agencia. En consecuencia, esta Entidad mantiene los montos establecidos en el Pliego de



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		solicita lo siguiente: Los Oferentes deberán acreditar la Experiencia en Inversión mediante la acreditación del Financiamiento (tal y como éste se define en el numeral 5.5.3 de este Pliego de Condiciones) de (i) una (1) concesión de un Proyecto de Infraestructura cuyo valor de financiación haya sido de por lo menos QUINIENTOS VEINTISÉIS MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES DE PESOS (\$526,386,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2013 (Opción 1) o (ii) hasta cuatro (4) concesiones de Proyecto(s) de Infraestructura cuyo valor de financiación en sumatoria simple haya sido de por lo menos SETECIENTOS UN MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS (\$701,847,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2013, siempre que al menos una de las financiaciones acreditadas haya sido de al menos TRESCIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS VEINTICUATRO MILLONES DE PESOS (\$350,924,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2013 (Opción 2). Las vigencias futuras dentro de la propuesta económica para este proceso suman el valor de \$1,047,874,475,034 a precios de Diciembre de 2013. Aunado lo anterior en comparación con otros proyectos de igual magnitud, ya adjudicados y otros que se encuentran en proceso de licitación, como es el caso de: 1. Precalificación VJ-VE-IP-013-2013 (...) Por un monto de \$1,971,107,660,000 proceso en el cual se solicitó una siguiente experiencia en inversión (i) una (1) concesión de un Proyecto de Infraestructura cuyo valor de financiación haya sido de por lo menos TRESCIENTOS	Condiciones del presente proceso, para la acreditación de la Experiencia en Inversión.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		CINCUENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS CUATRO MILLONES DE PESOS (\$358,304,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (Opción 1) o (ii) hasta de cuatro (4) concesiones de Proyecto(s) de Infraestructura cuyo valor de financiación en sumatoria simple haya sido de por lo menos CUATROCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$477,739,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012, siempre que al menos una de las financiaciones acreditadas haya sido de al menos DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS SETENTA MILLONES DE PESOS (\$238,870,000,000) CONSTANTES DE 31 DE DICIEMBRE DE 2012. 2. Licitación pública VJ-VE-APP-IPB-004-2014 (...), por un valor de \$1,556,477,865,267 de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 de la Minuta del Contrato proceso en el cual se solicitó una siguiente experiencia en inversión (i) una (1) concesión de un Proyecto de Infraestructura cuyo valor de financiación haya sido de por lo menos CUATROCIENTOS OCHENTA MIL NOVENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS (\$480,097,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (Opción 1) o (ii) hasta cuatro (4) concesiones de Proyecto(s) de Infraestructura cuyo valor de financiación en sumatoria simple haya sido de por lo menos SEISCIENTOS CUARENTA MIL CIENTO TREINTA MILLONES DE PESOS (\$640,130,000,000) CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012. Las vigencias futuras dentro de la propuesta para este proceso suman el valor de \$1,556,477,865,267 Pesos de diciembre de 2012 Podemos apreciar que los montos solicitados para la acreditación de la experiencia en financiación en este proceso son mayores y no corresponden	



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		con las especificaciones de financiación del mismo, situación que se puede apreciar claramente en el proceso de licitación de Mar 2 donde la inversión es similar, se está solicitando un valor menor en la experiencia en inversión que en el proceso de la referencia. Debido a lo anterior solicitamos muy amablemente a la entidad, realizar un ajuste de la experiencia en financiación donde al menos uno de los proyectos con los cuales se acredite la experiencia en inversión sea mayor o igual a \$300,000,000,000 (Trescientos Mil millones de pesos CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2013). Haciendo más equitativo el requerimiento respecto al proceso de selección y aumentando así la pluralidad de oferentes.	
15	ARRIETA MANTILLA Y ASOCIADOS	31. En la Cláusula 13.3 se incluyen los riesgos que asume la Entidad. Al analizarlos, llama la atención la utilización recurrente del término "parcialmente". Por lo anotado, de forma respetuosa solicitamos a la ANI, se sirva aclarar, qué entiende por parcialmente y cuáles son las implicaciones de dicho término frente a los riesgos asumidos. Por otra parte, al analizar los riesgos que asume la Entidad, consideramos que respecto de varios de ellos, el término parcialmente no podría tener cabida, como respecto de los siguientes literales: (a), (c), (d), (n), y (o), teniendo en cuenta que la ANI los asume en su totalidad.	El término "parcial" o "parcialmente" corresponde a la forma como las partes asumen los riesgos compartidos, en concordancia con las condiciones establecidas para cada uno de ellos según el Capítulo 13. En particular, la parcialidad de la asunción de riesgos está descrita en la sección del contrato específica referenciada y que regula el tratamiento de los eventos comprendidos para cada uno de los riesgos. Respecto a los literales mencionados, No se acepta su solicitud. De acuerdo con la ley 1508, el contrato de APP es un instrumento que, entre sus finalidades esenciales, "involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes". Para ello, la propia ley establece el criterio general de asignación, atribuyéndolos a "la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos", sin poderse deducir de aparte alguno de la norma la existencia de una tarifa legal según la cual ciertos riesgos deben quedar en cabeza de una u otra parte. Bien por el contrario, de acuerdo con la ley, la labor



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			de asignar riesgos a cada parte debe hacerse caso por caso y, dependiendo de cada proyecto específico, siempre conforme al criterio general de asignación al que nos hemos referido. De igual manera, la ley 1508 no exige que los riesgos asignados al privado tengan un límite "cuantitativo", pues la estimación (evaluación de la probabilidad de su ocurrencia y magnitud) a que obliga el artículo 11.5 de la referida norma no conlleva un límite de ese tipo, por lo que nada obsta para que los riesgos que el privado esté en mejor capacidad de administrar le sean asignados en toda su extensión, tema que en todo caso será objeto de cada contrato de APP. Asignado al riesgo, formará parte de los riesgos previstos y por lo tanto, esa asignación con su correspondiente estimación será elemento esencial del "equilibrio económico del contrato". La ocurrencia del riesgo previsto en el contrato, conllevará la asunción de sus efectos económicos por la parte que contractualmente lo ha aceptado, haciendo improcedente cualquier solicitud de restablecimiento de equilibrio económico entre las partes. Dada la especialidad y la reciente expedición de la ley 1508, los anteriores principios deberán ser tenidos en cuenta al momento de estructurar y ejecutar cualquier contrato de APP y la aplicación de cualquier otra norma anterior a la ley 1508, en punto a asignación de riesgos, deberá supeditarse al cumplimiento de esos principios. En consecuencia, ninguna interpretación de otras normas anteriores y/o no especiales, podrá ir en contravía de lo previsto en dicha ley (artículo 3 de la ley 1508).
16	ARRIETA MANTILLA Y ASOCIADOS	34. El literal (xiv) del numeral 13.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, establece que: "En general, los efectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes económicos y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Concesionario necesarias para la cabal ejecución de este Contrato, relacionadas con la consecución de la financiación, la elaboración de sus propios Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, la contratación de los Contratistas, la contratación de personal,	EL CONPES 3107 señala: "Como principio general, los riesgos de construcción deben ser transferidos al inversionista privado, en la medida que éste tiene mayor experiencia y conocimiento sobre las variables que determinan el valor de la inversión, y que tendrá a su cargo las actividades de construcción, tales como el programa de construcción, la adquisición de equipos, las tecnologías asociadas con el proyecto, la compra de materiales, entre otros. Lo anterior supone que el constructor cuenta con la información suficiente para realizar el costeo, tener en operación el proyecto en la fecha prevista y en las condiciones de operación establecidas, así como con el tiempo suficiente para realizar las evaluaciones necesarias para asumir este riesgo. Esto implica que, en caso de fallar los supuestos, programas y/o costos previstos por el contratista, éste asume los costos asociados con este riesgo. Esto le permite mayor libertad a la



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		las labores administrativas, los procedimientos constructivos utilizados, los equipos y materiales requeridos, el manejo ambiental social, el manejo del tráfico, entre otros." (Subrayado y negrillas fuera del texto original) AL respecto, consideramos que la Entidad debe eliminar las palabras resaltadas, toda vez que con tales referencias, le están siendo asignados al Concesionario riesgos imprevisibles, que además no han sido objeto de tipificación y estimación para pretender asignarlos. La Entidad no puede perder de vista lo establecido en la Ley 1150 de 2007, que constituye una clara directriz, debiendo ser claro para las partes, que sólo pueden asignarse los riesgos previsibles dentro de aleas normales. Por lo anterior, se le solicita respetuosamente a la Entidad eliminar las palabras "En general" y "entre otros" con el fin de asignarle al Concesionario riesgos que no han sido previamente identificados.	iniciativa privada en los aspectos de ingeniería, diseño y utilización de nuevas tecnologías." En relación con el Riesgo Financiación, el documento citado señala: "Este riesgo tiene dos componentes: i) el riesgo de consecución de financiación; ii) riesgo de las condiciones financieras (plazos y tasas). Este tipo de riesgo es mas severo cuando se obtienen condiciones que no se adecuen al plazo de maduración del proyecto y por ende a su generación de caja. En general el mismo es asignado en su totalidad al inversionista privado. Los riesgos asociados con la financiación, independientemente del perfil de servicio de la deuda, están determinados también por el riesgo cambiario, el riesgo de tasa de interés y en algunos casos, dependiendo de la estructura, por el riesgo de refinanciación cuando se tomen créditos puentes que posteriormente deban ser sustituidos por emisiones en el mercado de capitales o nuevos empréstitos con el sector financiero. Como mecanismos para mitigar este riesgo, se debe exigir experiencia en obtención de financiación de acuerdo con los requerimientos de endeudamiento para el proyecto."
17	ARRIETA MANTILLA Y ASOCIADOS	35. En el literal (e) del numeral 7.2 del Contrato Parte General, se dispone: "(e) La totalidad de los montos a cargo de la ANI, de conformidad con lo previsto en la Sección 7.2 (d) anterior, previa aprobación de la ANI, serán aportados por el Concesionario y reembolsados por la ANI, conforme al siguiente procedimiento: (i) El Concesionario deberá presentar, para aprobación de la Interventoría y de la ANI, una cuenta de cobro bimestral en la cual conste el valor de lo aportado por el Concesionario en dicho bimestre.	Si bien el mecanismo de pago de los riesgos a cargo de la entidad se efectúa sobre los recursos apropiados en el fondo de contingencias, conforme al plan de aportes y estimación debidamente aprobada por el MHCP y de no ser suficientes dichos recursos se hace uso de los recursos y fuentes señalados en el numeral 3.14(i)(iii)(11), situación que representa el aseguramiento de varias fuentes, pero que no modifica ni exime a la Entidad y por ende a la Nación de su obligación de pago. Adicionalmente, se aclara que el último Plan de Aportes al Fondo de Contingencias aprobado por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público el día 19 de diciembre de 2014 (vigente a la fecha), corresponde a los siguientes valores (dados en millones de pesos constantes de diciembre de 2013):



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

[illegible]



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		(iv) La ANI cumplirá con la obligación prevista en la presente Sección 7.2 (e) con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias. En el evento en que no se encuentren situados recursos para atender la obligación en el Fondo de Contingencias o los mismos sean insuficientes, la ANI dispondrá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. Si no es posible el traslado de los recursos por ser insuficientes, la ANI deberá incluir en su propio presupuesto los recursos necesarios, previo el agotamiento de los requisitos de Ley y el cumplimiento de la Ley Aplicable. En todos estos casos, las tasas y los plazos para la acusación de intereses remuneratorios y moratorios, serán los establecidos en la Sección 3.6 de esta Parte General." Como se advierte, tanto para el riesgo predial, como para el ambiental y de redes, el Contrato exige, que sea el Concesionario quien efectúe el aporte de aquellos recursos que deben ser asumidos por la Agencia, en caso de que se superen ciertas bandas que fueron fijadas, como reflejo de un ejercicio de estimación del riesgo. Si bien, el tema resulta claro, debiendo los interesados estimar dichos valores que eventualmente deberán ser aportados, cobra especial importancia obtener información, sobre las fuentes que la Entidad anuncia para efectuar los reembolsos correspondientes. Para los interesados, resulta fundamental conocer la estimación que del riesgo efectuó la Entidad, para estructurar su plan de aportes con destino al fondo de contingencias de entidades estatales. Es por lo anotado que se solicita a la Entidad información sobre el plan de aportes, los montos estimados, y el procedimiento que tiene previsto para ajustar año a año la	Se aclara que el Plan de Aporte se podrá modificar en virtud de los seguimientos del comportamiento de los riesgos del contrato, o de modificaciones para su valoración o por modificaciones contractuales se deberán valorar nuevamente los riesgos de acuerdo a las nuevas circunstancias. Por otra parte las metodologías para llevar a cabo el cálculo de contingencias obedecen a las suministradas por el Ministerio de Hacienda para tal fin.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
MATRIZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-APP-IPB-001-2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
		contingencia, teniendo en cuenta que de la disponibilidad de recursos en dicho fondo, depende la pronta recuperación de recursos que el Concesionario deberá aportar para obtener luego su reembolso.	

Abril 17 de 2015

Proyectó: Estructurador Integral

Proyectó aspectos técnicos: Pablo Andrés García Arango / Contratista / Gerencia Carretero 1 / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos técnicos: Silvia Urbina Restrepo / Gerente de Proyecto / Vicepresidencia de Estructuración

Proyectó aspectos financieros – riesgos: Kely Jhojanna Martin Alvarado / Experto 7 / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Proyectó aspectos financieros – riesgos: Omar Cervantes De Los Ríos / Experto 7 / Gerencia Financiera / Vicepresidencia de Estructuración

Revisó aspectos financieros – riesgos: Andrés Alberto Hernández Florián / Gerente Financiero / Vicepresidente de Estructuración