



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
1	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	<p>De la manera más atenta nos dirigimos a ustedes dentro del término concedido por la Entidad para el efecto, con el fin de observar los Pliegos de Condiciones Definitivos de la Licitación de la referencia, solicitando se modifique el Cronograma de la presente Licitación Pública en el sentido de aplazar y/o suspender nuevamente la Fecha de Cierre de la misma.</p> <p>En efecto, hemos sido notificados a través de la Adenda No. 14 publicada el día 13 de marzo de los corrientes que la nueva fecha planteada por la Agencia para el Cierre del Plazo de la Licitación Pública de la referencia es el próximo 4 de abril; decisión ésta tomada a partir del levantamiento de la suspensión inicial del proceso efectuada mediante la Resolución 454 del 12 de marzo de 2014 debidamente motivada en los términos del Acta de Reunión suscrita entre las autoridades de los Municipios de Honda y La Dorada, el Ministerio de Transporte y la Agencia.</p> <p>No obstante lo anterior, es menester poner de presente a la Agencia que la nueva fecha planteada para el Cierre de la Licitación resulta a todas luces insuficiente para analizar debidamente las nuevas condiciones técnicas, financieras, jurídicas y fácticas del Proyecto en aras de</p>	<p>No se acepta la solicitud de suspensión del proceso licitatorio, requerida por el observante.</p> <p>Sin embargo se informa, que mediante Adenda 15 se estableció como nueva fecha de cierre del proceso el 11 de abril de 2014, a las 11:00 a.m.</p>	Pliego de Condiciones Definitivo – Modificado Adenda 14	PROCEDIMENTAL



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>establecer la viabilidad del mismo y de establecer la posibilidad de presentar o no la Oferta respectiva dentro del proceso licitatorio.</p> <p>Entendemos que todos los cambios enunciados se enmarcan dentro del objetivo de facilitar el desarrollo del Proyecto. Sin embargo, las concertaciones efectuadas entre el Gobierno Nacional y los diferentes Municipios del área de influencia del Proyecto generan impactos y riesgos que deben analizarse objetiva y específicamente, toda vez que los mismos despliegan un efecto directo en los tráficos y por ende, en la ingeniería del Proyecto, que finalmente se verá reflejado en la modelación financiera que se realice sobre el particular.</p> <p>Esto, sin consideración de los tiempos mínimos requeridos por los Precalificados para lograr las autorizaciones internas respectivas por parte de las Entidades Financieras nacionales e internacionales que respaldarán la inversión y, en los casos que sea requerido, por las mismas casas matrices de los integrantes de cada una de las Estructuras Plurales.</p> <p>En este orden de ideas, instamos a la Agencia para que acogiéndonos en lo estipulado en el numeral 2.1.3 de los</p>			



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Pliegos de Condiciones o en el Decreto 734 de 2012 – <i>lo que considere pertinente</i> - , suspenda el Proceso Licitatorio de la referencia por un término prudencial de por lo menos treinta (30) días a partir de la fecha de publicación de la Adenda 14, para que los Precalificados logren realizar de una manera objetiva, responsable y especializada los análisis financieros, jurídicos y fácticos respectivos que permitan determinar la viabilidad del Proyecto Vial de la referencia.			
2	CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S.A., PAVCOL S.A.S. – SAINC INGENIEROS CONSTRUCTORES	<p>(...) Reconocemos los esfuerzos efectuados hasta la fecha con el fin de incorporar a la estructura contractual los comentarios sugeridos por los proponentes calificados, permitiendo una integración de los sectores público y privado como base del éxito del mencionado programa.</p> <p>Sin embargo, en función de la publicación de las modificaciones efectuadas a los documentos precontractuales correspondientes al Grupo 005 y 001, todas ellas ocurridas en menos de un mes calendario y a días de las fechas establecidas para la presentación de las Ofertas, esto es, 28 de marzo y 4 de abril de 2014, encontramos que se han incorporado cambios significativos a un tema tan sensible y sobre el cual ya no había discusión alguna, como es la cesión de participaciones en la Sociedad Concesionaria,</p>	<p>De acuerdo con las modificaciones efectuadas mediante la Adenda 14, la permanencia de los Líderes o de aquellos accionistas que sin tener esa calidad hubieren acreditado Capacidad Financiera, corresponde a la Etapa Preoperativa y un año más desde el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, en los términos de la sección 19.5 (b) (i) y (ii) de la Parte General.</p> <p>En todo caso la restricción impuesta tiene como objetivo primordial garantizar la permanencia mínima de aquellos accionistas que por su calidad, pueden garantizar continuidad en la capacidad financiera del Concesionario frente al Proyecto.</p> <p>Por lo tanto no se acepta la solicitud.</p>	Minuta del Contrato, Parte General.	JURÍDICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>modificaciones que repercuten en el Acuerdo de Permanencia y por ende en la viabilidad del negocio.</p> <p>Las modificaciones efectuadas afectan de manera significativa el proyecto. La exigencia de permanencia obligatoria de quien tiene la condición de Líder durante el periodo preoperativo y <u>tres (3) años más durante la Operación</u> impacta contundentemente la estructura financiera del mismo, retrocediendo a una etapa ya superada y acordada con la banca y los futuros inversionistas.</p> <p>La regulación a la que se había llegado, luego de un amplio debate durante la etapa de precalificación, permitió a los precalificados estructurar financieramente sus compromisos y expectativas bajo unas reglas que flexibilizaran su permanencia, velando siempre y todo caso porque las garantías del contrato no se disminuyeran ante una posible cesión de la posición accionaria.</p> <p>Cabe precisar, que en momento alguno se pretende que el Estado deje descubiertos o no proteja los intereses a él confiados, como lo es velar por el interés general, lo que se pretende y, por demás con que se contaba, era que verificadas las garantías y requisitos exigidos por el</p>			



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Estado, para el caso por la ANI, se posibilitara la cesión de la participación en la sociedad concesionaria, permitiendo de esta manera la movilidad esperada, estipulada y aceptada como opción válida por los precalificados y sobre la cual se estaba estructurando financieramente el contrato.</p> <p>En este orden, insistimos y pedimos a la ANI reconsidere las modificaciones efectuadas, no retrocediendo el proceso a una instancia ya superada y sobre la cual ya no había observación alguna y con la cual se habían adelantado los procesos de estructuración del proyecto, esto es: <u>la permanencia de los Líderes en la etapa preoperativa (preconstrucción y construcción), quienes solamente bajo una autorización expresa y especial de la ANI podrían ser reemplazados, permitiéndose que a partir del inicio de la etapa de operación, los accionistas de la SPV puedan cambiar, siendo obligación única la de informar a la ANI.</u></p>			
3	CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A.	La sociedad CONSTRUCCIONES EL CONDOR le solicitó a la ANI en el proyecto de la referencia se sirviera entregar a los oferentes el “Plan de Aportes al Fondo de Contingencias” así como la “respectiva autorización emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público” (pregunta 108 del documento de respuestas del 8 de	La Entidad se permite informar que el último Plan de Aportes al Fondo de Contingencias aprobado por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para este proyecto se llevó a cabo el 18 de marzo de 2014, donde de acuerdo con lo que solicita el observante se detalla a continuación:	Pliego de Condiciones y Minuta	FINANCIERA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN																																																																																															
		<p>noviembre de 2013).</p> <p>La ANI entregó las cifras aprobadas por el Ministerio, pero no entregó el documento de aprobación.</p> <p>Estamos reiterando la solicitud, en el sentido en que es importante no sólo conocer los montos aprobados y los riesgos que a través del Fondo de Contingencias se ampararán (Riesgo Comercial \$74.181,8; Riesgo Predial 26.498,0; Riesgo Ambiental 3.283,7; Riesgo de Redes 10,8), sino las fechas y oportunidades en que se tiene previstos esos aportes. Por lo anterior, solicitamos entregar a los oferentes el Plan de Aportes, esto es, el cronograma y oportunidades y montos previstos para efectuar esos aportes al Fondo de Contingencias para el proyecto Honda – Puerto Salgar.</p> <p>Se solicita además a la ANI publicar el acta del CONFIS de 28 de agosto de 2013, al que se refiere el documento CONPÉS 3800 de 2014, y en la que, al parecer, se aprobó esos aportes al Fondo de Contingencias.</p>	<table border="1" data-bbox="1489 456 1897 980"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Comercial</th> <th>Predial</th> <th>Ambiental Social</th> <th>Redes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2014</td><td>-</td><td>26.516</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2015</td><td>-</td><td>-</td><td>894</td><td>-</td></tr> <tr><td>2016</td><td>-</td><td>-</td><td>1.909</td><td>-</td></tr> <tr><td>2017</td><td>6.234</td><td>-</td><td>481</td><td>11</td></tr> <tr><td>2018</td><td>6.234</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2019</td><td>6.234</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2020</td><td>6.234</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2021</td><td>6.234</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2022</td><td>8.797</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2023</td><td>8.797</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2024</td><td>8.797</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2025</td><td>8.797</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2026</td><td>8.797</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2027</td><td>10.166</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2028</td><td>10.166</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2029</td><td>10.166</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2030</td><td>10.166</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr><td>2031</td><td>10.166</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table> <p>Cifras en millones de pesos constantes de diciembre de 2012</p> <p>Sin embargo, es pertinente aclarar que de acuerdo al Artículo 47 del Decreto 423 de 2001, la Entidad debe realizar un seguimiento periódico de los riesgos, para la revisión y actualización de los Planes de Aportes.</p> <p>Con relación al acta solicitada, la Entidad se permite informarle que la misma reposa en el CONFIS (Consejo Superior de Política Fiscal) que es el órgano rector de la Política Fiscal, quien coordina el sistema presupuestal y es el emisor del documento. Por lo</p>	Año	Comercial	Predial	Ambiental Social	Redes	2014	-	26.516	-	-	2015	-	-	894	-	2016	-	-	1.909	-	2017	6.234	-	481	11	2018	6.234	-	-	-	2019	6.234	-	-	-	2020	6.234	-	-	-	2021	6.234	-	-	-	2022	8.797	-	-	-	2023	8.797	-	-	-	2024	8.797	-	-	-	2025	8.797	-	-	-	2026	8.797	-	-	-	2027	10.166	-	-	-	2028	10.166	-	-	-	2029	10.166	-	-	-	2030	10.166	-	-	-	2031	10.166	-	-	-		
Año	Comercial	Predial	Ambiental Social	Redes																																																																																																
2014	-	26.516	-	-																																																																																																
2015	-	-	894	-																																																																																																
2016	-	-	1.909	-																																																																																																
2017	6.234	-	481	11																																																																																																
2018	6.234	-	-	-																																																																																																
2019	6.234	-	-	-																																																																																																
2020	6.234	-	-	-																																																																																																
2021	6.234	-	-	-																																																																																																
2022	8.797	-	-	-																																																																																																
2023	8.797	-	-	-																																																																																																
2024	8.797	-	-	-																																																																																																
2025	8.797	-	-	-																																																																																																
2026	8.797	-	-	-																																																																																																
2027	10.166	-	-	-																																																																																																
2028	10.166	-	-	-																																																																																																
2029	10.166	-	-	-																																																																																																
2030	10.166	-	-	-																																																																																																
2031	10.166	-	-	-																																																																																																



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			anterior, la Entidad no puede atender la solicitud de publicar el acta dentro de este proceso y adicionalmente se aclara que NO es requisito de Ley publicar esta información en el SECOP.		
4	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	<p>La Adenda 14 modificó la forma de acreditación de la reciprocidad para proponentes extranjeros que no tienen sucursal en Colombia. Este documento eliminó la acreditación de dicha reciprocidad en los términos del Decreto 734 de 2012, y en su lugar estableció que “La información para acreditar reciprocidad en el evento que un Oferente Extranjero sin sucursal o domicilio en Colombia pretenda recibir trato nacional de conformidad con el numeral 4.4.2 de este Pliego de Condiciones será la que corresponda a la publicada en el SECOP”.</p> <p>Adicionalmente establece que “En caso que la información que trata el numeral 4.4.3 anterior no esté publicada en el Secop, el Oferente deberá aportarla en su oferta, en caso de no hacerlo no será causal de rechazo de la Oferta, pero hará que el factor de protección a la industria colombiana sea calificado con cero (0) puntos para el caso del subcriterio 1”.</p> <p>De conformidad con lo anterior, se pregunta a la ANI si se</p>	<p>La modificación introducida en el pliego de condiciones mediante adenda No 14 continúa siendo concordante con lo establecido en el Decreto 734 de 2012, simplemente establece que la información sobre reciprocidad y tratados internacionales se encuentre disponible en el SECOP para consulta y verificación de dicho requisito.</p> <p>Por ejemplo en el SECOP (en la sección de Acuerdos Comerciales del ambiente Compradores) se encuentran publicadas las certificaciones de reciprocidad por trato nacional, en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 734 de 2012.</p>	Pliego de Condiciones Definitivo – Modificado Adenda 14	JURÍDICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		publicará un documento contentivo de nuevos requisitos de acreditación de la reciprocidad en el SECOP; adicionalmente que se aclare a qué se refiere cuando manifiesta que dicha información “será la que corresponda a la publicada en el SECOP”, y en qué parte del SECOP se encuentra la misma. En consecuencia de lo anterior, solicitamos que se establezca de manera clara cuál es la forma pertinente de acreditar la reciprocidad para obtener la puntuación por dicho concepto.			
5	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	<p>Respetuosamente nos permitimos reiterar la solicitud que hemos venido realizando respecto de los costos por concepto de compensaciones y concertaciones dentro del trámite de licenciamiento ambiental y a la cual, a la fecha, la Entidad no ha dado respuesta.</p> <p>Solicitamos que se establezca de manera inequívoca en el Contrato que dichos costos serán asumidos por la ANI, en cumplimiento de lo establecido por el artículo 40 de la Ley 1682 de 2013, a tenor del cual <i>“es deber del Ministerio del Interior liderar y acompañar de manera permanente el proceso de consulta previa con las comunidades étnicas cuando sea requerido para la obtención de la licencia ambiental del proyecto de infraestructura de transporte <u>y la entidad contratante</u></i></p>	<p>De acuerdo con lo estipulado en el numeral 8,1 del contrato los recursos de la Subcuenta Compensaciones Ambientales serán utilizados única y exclusivamente para la asunción de las Compensaciones Ambientales, que de acuerdo con el numeral 1,2 corresponden a i) pérdida de biodiversidad, ii) uso y aprovechamiento de los recursos naturales, y iii) Plan de Reasentamientos. Los demás gastos asociados a la Gestión Social y Ambiental, como los acuerdos de consulta previa deben ser asumidos por el Concesionario, a su cuenta y riesgo; por lo tanto no procede esta solicitud.</p> <p>En lo que respecta al artículo 40 de la Ley de Infraestructura, nótese que en dicho artículo se</p>	Parte General 3.14	SOCIAL Y AMBIENTAL



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p><u>será responsable de los compromisos que se adquieran con las comunidades</u>". (subrayado fuera).</p> <p>En caso de que esta solicitud no sea tenida en cuenta por la ANI, respetuosamente solicitamos que los costos por concepto de compensaciones y concertaciones dentro del trámite de licenciamiento ambiental se incluyan dentro del concepto de "Compensaciones Ambientales". En tal sentido, se solicita que se adicione el numeral 1.30 del Contrato de Concesión incluyendo un sub numeral "iv", correspondiente justamente a los costos derivados de las compensaciones y concertaciones a que haya lugar, en desarrollo y como consecuencia del trámite de licenciamiento.</p> <p>En cualquier caso, solicitamos a la entidad que realice las modificaciones solicitadas mediante Adenda.</p>	establece que la responsabilidad de la gestión y obtención de la licencia ambiental deberá pactarse en el respectivo contrato y dicha responsabilidad ha sido asignada al concesionario, razón por la cual se reitera que el concesionario es el responsable de los acuerdos de consulta previa los cuales deben ser incorporados en las obligaciones de la licencia ambiental		
6	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	El acuerdo de garantía, tal y como se encuentra publicado en el Anexo 3, establece que el mismo debe ser suscrito, en calidad de Garantes, por: (a) la persona cuya experiencia se acreditó, sin ser	La selección de las alternativas establecidas en los literales a) y b) del Acuerdo de Garantía es una potestad del Oferente. Sin perjuicio de lo anterior, es pertinente mencionar que el Acuerdo de Garantía	Anexo 3 – Acuerdo De Garantía	JURÍDICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>miembro de la estructura plural <u>o</u></p> <p>(b) la matriz común de (a) la persona cuya experiencia fue acreditada sin ser miembro del proponente plural y (c) el miembro del Proponente que acreditó la experiencia, y en todo caso</p> <p>(c) el miembro del Proponente que acreditó la experiencia.</p> <p>Hemos solicitado respetuosamente a la ANI que defina si el formato debe ir suscrito por (a) y (b) y (c) o si, por el contrario el mismo debe ir firmado por (a) o (b), y (c).</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, respetuosamente solicitamos a la ANI que aclare quiénes deben suscribir como garantes el Acuerdo de Garantía. Entendemos que somos los proponentes quienes escogemos el garante (es decir, quienes decidimos si presentar como garante a (a) o a (b)), por lo que solicitamos que se confirme si es correcto nuestro entendimiento.</p>	<p>siempre deberá estar suscrito por los miembros de la Estructura Plural o el Oferente Individual que hayan acreditado su experiencia o la experiencia de un tercero.</p>		
7	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	<p>Insistimos en que es necesario aumentar el tiempo previsto para la etapa de preconstrucción con base en lo siguiente: una vez se firme el acta de inicio, el Concesionario deberá desarrollar diseños en Fase 3; hasta tanto no tener definitivos estos diseños el Estudio</p>	<p>La Entidad considera que los plazos establecidos en el Contrato de Concesión son razonables y se ajustan a las necesidades del Proyecto.</p> <p>Según la sección 4.4(f) de la Parte General, es condición precedente de la Fase de Construcción:</p>	<p>Contrato Parte especial numeral 3.8 Plazos Estimados de</p>	JURÍDICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		de Impacto Ambiental no pueda terminarse y mucho menos presentarse al ANLA para iniciar trámite de Licencia Ambiental, es claro que los diseños son insumo necesario para este trámite. En el contrato está previsto que los diseños tienen un plazo para entrega de 210 días y posterior a esto se debe surtir el trámite de revisión y aprobación por parte de la Interventoría del proyecto. Adicional a lo anterior existen factores exógenos que no pueden ser controlados por el Concesionario tales como los tiempos que dure el trámite de aprobación de la Licencia por parte de la Autoridad Ambiental. Lo anterior puede generar que se dilaten los tiempos en los que serán obtenidas las licencias ambientales de las unidades funcionales. Consideramos por lo tanto que un tiempo adecuado para la etapa de preconstrucción debe estar por el orden de los 20 meses.	<p>“Haber obtenido las Licencias y Permisos –incluida la Licencia Ambiental, de ser procedente– requeridos por la Autoridad Gubernamental y por la Autoridad Ambiental para el inicio de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional a que se refiere la Sección ¡Error! No se encuentra el origen de la referencia., que requieran conforme a la Ley Aplicable de Licencias y/o Permisos.</p> <p>De otra parte, si bien es obligación del Concesionario durante esta etapa haber obtenido las Licencias y Permisos –incluida la Licencia Ambiental, de ser procedente– requeridos por la Autoridad Gubernamental y por la Autoridad Ambiental para el inicio de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional a que se refiere la Sección 4.4(e) de la Parte General, que se requieran conforme a la Ley Aplicable de Licencias y/o Permisos, el contrato prevé causales de fuerza mayor ambiental que permiten, en cada caso, ampliar los plazos en los términos y condiciones establecidos en las sección 8.1 (e) de la Parte General.</p>	las Fases de la Etapa Preoperativa	
8	CONCESIONARIA 4G EUROLAT	La estimación de tráfico oficial más reciente que ha sido expuesta en las diferentes socializaciones del proyecto, se	El estudio de tráfico fue actualizado mediante e incluido en el “Cuarto de Información de Referencia”	Minuta del Contrato Parte	TÉCNICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	CENTRO	encuentra publicada con fecha 15 de agosto de 2013. Este pronóstico es resultado de los Estudios de Tráfico desarrollados por el Estructurador Integral del proyecto, de cuyo informe se tuvieron diversas versiones, en las que se expusieron siempre las mismas tarifas de cobro de peaje por categoría vehicular. Lo anterior tanto para el escenario denominado “Escenario Base” como para el llamado “Escenario Intervenido con 15 Peajes”. Por otro lado de la más reciente revisión de la estructura tarifaria presentada en la minuta de la Parte Especial del Contrato, publicada el 14 de Enero de 2014, se encontraron modificaciones sustanciales en las tarifas de los peajes del proyecto con respecto a las especificadas en el informe de los Estudios de Tráfico del Estructurador Integral, que como ya se mencionó, sirvieron de base para las últimas estimaciones de demanda que se conocen públicamente desde el 15 de agosto de 2013. De acuerdo con lo anterior se solicita sean facilitadas las estimaciones de tráfico que se obtienen en cada uno de los peajes del proyecto para la situación de cobro que considera a la estructura tarifaria más reciente de la minuta de la Parte Especial del Contrato. Las estimaciones requeridas se hacen extensivas para los años 2015, 2020, 2025 y 2030 en cada uno de los dos escenarios de operación que se han tratado en el Estudio de Tráfico (“Escenario Base” y “Escenario Intervenido con 15 Peajes”). Del mismo modo	mediante un informe Anexo de tráfico teniendo en cuenta lo siguiente: <ul style="list-style-type: none">La información de los Peajes a colocar en Ruta del Sol I de acuerdo al otrosí N°02 del Contrato de Concesión N°02 de 2010.El cambio de ubicación del peaje que inicialmente estaba entre Honda – La Dorada ahora ubicado en la vía proyectada conexión Ruta 45 (Honda – La Dorada) con el Korán (Ruta 4510), de acuerdo a la concertación con los Alcaldes de Honda y La Dorada mediante acta firmada el 26 de Febrero de 2014, la cual se encuentra publicada en la página del SECOP. Con base de lo anterior, se realizó un análisis de escenarios al interior de la red vial modelada en la zona de localización del nuevo peaje mediante la utilización de un modelo macroscópico partiendo de los resultados obtenidos con el modelo de todo el proyecto. El resultado y el análisis pueden ser consultados en el Informe Anexo de Tráfico.	Especial. Numeral 4.2	



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		se solicita confirmar si las estimaciones de tráfico que sean suministradas, consideran o no, las modificaciones hechas a las condiciones para el cobro de cuota de peaje en el proyecto de la Ruta del Sol Sector 1, tipificadas en el Otrosí No.2 del contrato de concesión No. 002 de 2010, firmado el pasado 02 de Diciembre de 2013.			
9	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>"Numeral 8.1. (e) (ii) (2). Fuerza mayor Ambiental: Reiteramos nuestra posición referente a que es muy alto el plazo de 360 días para que se considere que existe fuerza mayor ambiental por no haber podido ""culminar"" el proceso de consulta previa. El Concesionario requiere la remuneración para poder cumplir con sus obligaciones, por lo que resulta inmanejable no tener derecho a la remuneración transcurrido un plazo tan amplio.</p> <p>Por otra parte, solicitamos precisar qué sucede en el caso que NO pueda reubicarse la población por causas no imputables al concesionario. Esto de ningún caso puede ser un incumplimiento del contrato y que suceda este evento, llevará indefectiblemente a NO obtener el cierre de la consulta previa, sin la cual es imposible obtener la licencia Ambiental. Así las cosas, debe estar definido este evento como una causal de fuerza mayor, al ser un evento irresistible para el Proyecto. (De acuerdo con el contrato se trataría como un evento eximente por fuerza mayor con</p>	El plazo estipulado para la declaratoria de fuerza mayor ambiental, estipulado en el contrato, corresponde al tiempo que la Entidad considera suficiente. En lo que respecta a la imposibilidad de reubicar a la población por causas no imputables al concesionario, se solicita remitirse al numeral 5.3.4 del Apéndice Técnico 8 de fuerza mayor y en lo referente a la declaratoria de fuerza mayor ambiental por consulta previa, favor remitirse al numeral 8.1 literal (e) del contrato.	Minuta Contrato Parte General	SOCIAL



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		las reglas del Apéndice 8).			
10	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<u>Numeral 2.1.e Participación de comunidades:</u> Solicitamos nos confirmen cual será el alcance y el marco jurídico sobre el cual se desarrollará la participación de las comunidades.	La participación de las comunidades se debe desarrollar de conformidad con lo previsto en la Constitución Política, la Ley Aplicable sobre el tema y lo previsto en el contrato y sus apéndices.	Apéndice 6 - Ambiental	SOCIAL
11	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Con respecto al numeral de la referencia, el documento manifiesta que "En caso de que se requiera una reparación mayor, los costos de traslado al taller estarán a cargo del concesionario y el pago de peajes de salida del sistema vial correrán por cuenta del damnificado" solicitamos se defina cuál es el alcance de la obligación del concesionario con respecto al traslado del vehículo averiado en el caso que el taller sugerido por el damnificado se encuentre por fuera de los límites de la concesión. (Podría incluso darse el caso que el damnificado pretenda que su vehículo sea desplazado a regiones muy apartadas del proyecto o incluso por fuera del país en caso de ser un vehículo de un damnificado de origen extranjero).	En el numeral 3.3.3.1.3 del apéndice de operación y mantenimiento se establece que ". En caso de que se requiera una reparación mayor, los costos de traslado al taller y el pago de peajes de salida del sistema vial correrán por cuenta del damnificado." (Subrayado fuera de texto). Así las cosas, si se llegara a presentar una reparación mayor que no se pudiera atender dentro de los talleres del proyecto, las responsabilidades del traslado al taller recaerá en el damnificado y no el concesionario.	Apéndice Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.3.1.3 Equipo para Auxilio Mecánico	TÉCNICA
12	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Con respecto al alcance requerido en cuanto a las formas de pago solicitamos modificar el texto que indica que "Las casetas de peaje automáticas deberán permitir el cobro del peaje a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir el pago mediante las	En el numeral 3.3.4.3 del apéndice de operación y mantenimiento se establece que "Los sistemas que permitan la Operación de al menos un (1) carril por sentido de cobro semiautomático deberán estar en servicio al momento de la suscripción del Acta de	Apéndice Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto	TÉCNICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar o las tecnologías que adopte el Ministerio de Transporte", considerando que en el país aún no se cuenta con un sistema que permita descontar valores automáticamente de las tarjetas débito y crédito con lecturas de radar. Lo que consideramos debe implementar el concesionario corresponde a la posibilidad de que a través de cualquier medio de pago, incluyendo con tarjetas débito o crédito, se puedan cargar valores a tarjetas de pago que permitan el descuento automático con lecturas de radar al paso por una estación de peaje.	Terminación de Unidad Funcional en la que se encuentra la correspondiente Estación de Peaje." Por lo anterior, el concesionario será el responsable de definir el número de carriles de cada tecnología que resulten necesarios en cada estación de peaje para garantizar el nivel de servicio solicitado.	3.3.4.3 Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	
13	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Con respecto al alcance de lo requerido en cuanto a los sentidos que debe poderse regular en las estaciones de pesaje, en el sentido en que todos los elementos y sistemas que se implementan dentro de los proyectos de concesión, tienen como fin único servir, atender y regular servicios de y para el proyecto. Para tal fin los concesionarios implementan sus estaciones de pesaje en los sitios de entrada de flujos vehiculares a su proyecto como mecanismo de control de cargas que circula dentro del mismo. En este sentido sería además de inútil, oneroso, implementar sistemas de pesaje en los sitios de salida del sistema vial concesionado, ya que no representaría beneficios para el proyecto. Así las cosas solicitamos se modifique el texto regulatorio al respecto,	Según lo establecido en el apéndice técnico 2, el concesionario elaborará un estudio de localización e implantación de las Estaciones de Pesaje como parte de los estudios a presentar a la Interventoría durante la Fase de Preconstrucción, para lo cual tendrá en cuenta lo previsto en el Apéndice 1 en cuanto a reposición e instalación de Estaciones de Peaje. Sin embargo, se aclara que el control de pesaje influye en el cumplimiento de los indicadores contractuales y por esta razón se considera que dentro de la estación de peaje se deben realizar controles de pesaje en los dos sentidos de circulación de tránsito.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.8 Sistemas de Pesaje	TÉCNICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		liberando al concesionario de implementar el control en ambos sentidos de circulación cuando las estaciones de pesaje se implementen en los límites de los proyectos.			
14	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR	Al final de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, parte del numeral en mención se presenta como nota el siguiente texto, "Los Valores Unitarios proporcionados son únicamente de referencia. Es responsabilidad del concesionario suministrar el equipo según la ficha técnica sin importar su valor". Al respecto y con el objeto de poder costear e incluir dentro del presupuesto el valor real de los elementos, tal y como se solicita, se requiere se incluyan como parte integral de los pliegos las Fichas Técnicas que en el texto referencia como de estricto cumplimiento.	Mediante Adenda 15 se modificó el apéndice técnico 2 y se realizaron los ajustes correspondientes relacionados con las cantidades para policía de carreteras. Igualmente la Agencia mediante Aviso Informativo publicado en el Secop el 2 de abril de 2014, puso en conocimiento de los manifestantes la actualización del Cuarto de Información de Referencia con las fichas técnicas del equipamiento de la policía de carreteras, así como la ruta de acceso a dicha información	Apéndice Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	TÉCNICA
15	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR	A continuación de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, se indica que "En la etapa pre operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (20) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (1) Intendentes, cuatro (2) Subintendentes y treinta (15) Patrulleros. En la etapa operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (39) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (3) Intendentes, cuatro (4) Subintendentes y treinta (30) Patrulleros." Solicitamos a la	Mediante Adenda 15 se modificó el apéndice técnico 2 y se realizaron los ajustes correspondientes relacionados con las cantidades para policía de carreteras.	Apéndice Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	TÉCNICA



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Agencia definir y ajustar el número real de efectivos policiales requeridos por cargo especificado ya que no coincide el valor en letras con el valor en números.</p> <p>Adicionalmente y considerando que el valor máximo de efectivos requerido corresponde al mayor valor de los datos presentados, que para este caso es de treinta y nueve (39), solicitamos disminuir la cantidad de equipos requeridos ya que con lo exigido se estaría indicando que los equipos son exclusivos a cada uno de los turnos en que trabajarían los policías, siendo lo acostumbrado en esta entidad que estos atiendan los tres turnos, permitiendo así solo disponer de la tercera parte del equipo solicitado.</p>			
16	ASEGURADORA PREVISORA	<p>Solicitamos nos puedan informar las razones técnicas, matemáticas, entre otras, por las cuales se disminuyeron considerablemente los valores asegurados de las pólizas de estos proyectos de cuarta generación</p>	<p>La Agencia Nacional de Infraestructura determinó efectuar una optimización del esquema de seguros que amparará los riesgos de la cuarta generación de concesiones en cada uno de los proyectos que la componen.</p> <p>La mencionada optimización consistió, en cuanto a la garantía de cumplimiento, en articular los valores asegurados del amparo de cumplimiento propiamente dicho con las fórmulas de terminación del contrato, de manera que se garantice en todos los casos el pago de las multas y la cláusula penal cuando a ello haya lugar.</p> <p>De otro lado, en lo relacionado con el amparo de estabilidad de las obras se ajustaron los valores y vigencias de los mismos para evitar que se cruzaran</p>		SEGUROS



PROCESO DE SELECCIÓN VJ-VE-IP-LP-001-2013 (HONDA – PUERTO SALGAR – GIRARDOT)
SEXTA MATRIZ DE RESPUESTAS A OBSERVACIONES VARIAS



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			las vigencias de los amparos de cumplimiento. Todos estos cambios fueron identificados por la ANI con base en las observaciones presentadas por los diferentes precalificados en cada proyecto.		

Estas respuestas deben entenderse que son las actualizadas y sustituyen cualquier respuesta dada en otro sentido por la Entidad

Abril 04 de 2014

Proyectó: Estructurador Grupo 1 – Proyecto Concesión: Girardot – Honda - Puerto Salgar

Revisó en materia social: Maola Barrios Arrieta - Experto 6 – Gerencia Ambiental y - Social - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia ambiental: Jairo Fernando Arguello- Experto 6- Gerencia Ambiental y Social - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

Aprobó en materia social: Fernando Iregui Mejía - Gerente Social y Ambiental - Gerencia Ambiental y Social - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Revisó en materia técnica: Germán Andrés Fuertes Chaparro - Experto 7- Gerencia de Proyectos Viales - Vicepresidencia Estructuración

Aprobó en materia técnica Camilo Andrés Jaramillo Berrocal - Gerente de Proyectos Viales – Gerencia de Proyectos Viales - Vicepresidencia Estructuración

Revisó en materia financiera / riesgos: Paola Echeverría León - asesora financiera – gerencia financiera - vicepresidencia estructuración

Aprobó en materia financiera / riesgos: Claudia Maritza Soto Cárdenas- Gerente Financiera – Gerencia Financiera - Vicepresidencia Estructuración

Revisó en materia jurídica: Diego Andrés Beltrán Hernández - Experto 7- Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

Aprobó en materia jurídica: Diana Patricia Bernal Pinzón - Gerente Jurídica de Estructuración - Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

Proyectó asuntos procedimentales: Juan Carlos Avendaño - Abogado Gerencia de Contratación - Vicepresidencia Jurídica

Revisó asuntos procedimentales: Wilmar Dario González B - Gerente de Contratación -Vicepresidencia Jurídica

Aprobó en materia de seguros: Iván Mauricio Fierro – Gerente Proyecto - -Vicepresidencia de Estructuración.