

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
1	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	Atentamente solicitamos a la ANI explicación de cómo fue definida la red para el modelo de tráfico a partir del cual se obtuvieron los datos de volúmenes de tránsito que están en el cuarto de datos, debido a que en ellos no se ve claramente el efecto de la entrada en servicio del sector 1 la ruta del sol, especialmente en la UF 5.	La explicación del modelo de tráfico y la definición de la red y volúmenes por tramos, se explica en el documento "informe de tránsito" y los anexos a los que hace referencia, especialmente en los capítulos: 1.2: modelo de transporte, y 2.2: Formulación de escenarios de asignación de tránsito. La ruta del informe dentro del "Cuarto de Información de Referencia" es la siguiente: Victoria temprana/C1/D/DVI.	Tráfico	TÉCNICA
2	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	Dentro de la UF 4, se relacionan las vías: Variante de Cambao, Vía Cambao – Puerto Bogotá y Vía secundaria Vereda Bodegas (Mpio. Guaduas). Es importante que se aclare a cargo de quién estará: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La construcción del acceso al nuevo puente en Honda que construirá el INVIAS sobre el Río Magdalena y la glorieta ubicada en el km. 3+200 de la vía Puerto Bogotá – Puerto Salgar?</li> <li>• ¿Quiénes serán los encargados de realizar la operación y mantenimiento de la vía entre las conexiones que permitirán el acceso al nuevo Puente en Honda sobre el Río Magdalena una vez sea puesto en servicio dicho puente y sus accesos?</li> </ul>	La construcción del acceso al nuevo puente en Honda está a cargo de INVIAS. La construcción de la glorieta ubicada en el km3+200 de la vía Puerto Bogotá - Puerto Salgar hace parte de la estructuración.  La operación y mantenimiento de la vía entre las conexiones que permitirán el acceso al nuevo puente de Honda sobre el Río Magdalena está incluida en este proyecto.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
3	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL</b>	A cargo de quién estará el sector de vía comprendido entre Puerto Bogotá y Honda, el cual atraviesa la zona urbana de estos municipios, teniendo en cuenta que mientras se construye el nuevo puente sobre el río Magdalena en Honda, los	El sector de vía comprendido entre Puerto Bogotá y Honda, hace parte de la estructuración y está a cargo del concesionario su operación y mantenimiento.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	COLOMBIA S.A.S.	vehículos deberán usar esta vía?			
4	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Con respecto a la UF 1 – Variante de Flandes, se solicita precisar la longitud del nuevo puente sobre el Río Magdalena, ya que al calcular su longitud por coordenadas, la misma es diferente con respecto a la consignada en el Apéndice Técnico No 1- Alcance del proyecto. (Tabla 5 – UF1: Obras especiales obligatorias dentro de la Unidad Funcional).	Las coordenadas incluidas son referencia de los diseños realizados por el Estructurador Integral, sin embargo el concesionario debe asegurar la conectividad de los puentes y variantes con la continuidad de la vía. Sin embargo la longitud del puente diseñado por el EI sobre el Río Magdalena se encuentra en el informe y los planos estructurales respectivos entregados a la ANI, los cuales se encuentran publicados en el “Cuarto de Información de Referencia”.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
5	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	En el Apéndice técnico No 5 – Interferencia con redes, específicamente para la UF 1 no encontramos coherente la información consignada relacionada al traslado de redes de energía eléctrica, ya que no se hace una identificación de interferencias del trazado vial que propone el estructurador de la ANI con las redes que actualmente se localizan en la zona del proyecto. Esta información al no ser confiable llevará a subvaloraciones en los costos de traslado o reubicación de una red de alta tensión que atraviesa la vía proyectada.	El apéndice 5 presenta en forma resumida la información de redes encontrada en el sector de acuerdo con los lineamientos establecidos por la ANI, sin embargo en el “Cuarto de Información de Referencia” se encuentra el informe de interferencia de redes para cada subtramo con los planos anexos, donde se detalla claramente la información de existencia y ubicación de las redes encontradas. La ruta de los informes para cada subtramo es la siguiente: Sector Variante de Flandes: victoria temprana/C2/F/FIV Sector Girardot – Cambao – Puerto Bogotá: victoria temprana/C3/F/FIV Sector Honda – Puerto Salgar: victoria temprana/C4/F/FIV Sector Puerto Bogotá – Puerto Salgar: victoria temprana/C5/F/FIV Sector Girardot – Cambao – Puerto Bogotá (capítulo alternativa con ciclo ruta opcional):	Redes	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			victoria temprana/C6/F/FIV		
6	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	No se hace un inventario real de redes de servicios públicos y de telecomunicaciones, que permita establecer cuales redes realmente se deben intervenir para llegar a unas cifras confiables para su costeo.	En el “Cuarto de Información de Referencia” se encuentra el informe de interferencia de redes para cada subtramo con los planos anexos, donde se detalla claramente la información de existencia y ubicación de las redes encontradas. Con respecto a las redes de telecomunicaciones, igualmente en los informes de cada sector se explica la incidencia de estas redes dentro del corredor. La ruta de los informes para cada subtramo es la siguiente: Sector Variante de Flandes: victoria temprana/C2/F/FIV Sector Girardot – Cambao – Puerto Bogotá: victoria temprana/C3/F/FIV Sector Honda – Puerto Salgar: victoria temprana/C4/F/FIV Sector Puerto Bogotá – Puerto Salgar: victoria temprana/C5/F/FIV Sector Girardot – Cambao – Puerto Bogotá (capitulo alternativa con ciclo ruta opcional): victoria temprana/C6/F/FIV	Redes	TÉCNICA
7	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	Una vez revisado el estudio de pavimentos de cada UF, se observa que el consultor de diseño propone un plan de intervenciones para mantenimiento periódico el cual no coincide con el considerado por la ANI dentro de los costos asociados a dicha actividad. Qué pasa entonces a la luz de los indicadores que el mismo ente concedente exige y que se relaciona con el nivel de servicio de las vías?.	Una vez revisada la coincidencia de las cantidades asociadas al presupuesto con el plan de intervenciones propuesto se aclara lo siguiente:  El mantenimiento rutinario, preventivo y periódico del pavimento, se estimó con la progresión de los deterioros con base en los modelos HDM4, a partir de dicha estimación se	Estudio de Pavimentos	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>calcularon las cantidades de cada una de las actividades por kilómetro, para cada una de las unidades funcionales según el tipo de estructura instalada.</p> <p>Esta información fue suministrada en el informe de pavimentos de cada sector y en el informe de presupuesto hace parte del anexo 9 (mantenimiento vial) que se encuentra en el “Cuarto de Información de Referencia”</p> <p>Las cantidades estimadas para mantenimiento rutinario, preventivo y periódico del pavimento que se indican en el informe de pavimentos son por kilómetro, por ej tabla 6.2 anexa más adelante. En el informe de presupuestos en el anexo 9, se suministran las cantidades calculadas para cada unidad funcional de acuerdo a su longitud en kilómetros y al modelo de HDM4 correspondiente a cada UF.</p> <p>Por esta razón y concretando, se confirma que los costos considerados en el presupuesto son acorde con la propuesta de mantenimiento de los diseños de pavimentos, solo que expresados de forma diferente: total UF y por kilómetro respectivamente.</p> <p>Ejemplo Flandes: Mantenimiento de Pavimento, cantidades por kilómetro: Mantenimiento de Pavimento, cantidades por UF:</p> <p>La ruta de cada uno de los documentos nombrados anteriormente en el cuarto de datos</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>es la siguiente: Informe pavimentos Flandes: victoria temprana/C2/C/CII/CII2 Informe pavimentos Girardot-Cambao-Puerto Bogotá: victoria temprana/C3/C/CII/CII2 Informe pavimentos Honda – Puerto Salgar: victoria temprana/C4/C/CII/CII2 Informe pavimentos Puerto Bogotá-Puerto Salgar: victoria temprana/C5/C/CII/CII2 Informe de presupuestos y sus anexos: victoria temprana/C1/E</p> <p>La ANI establece cuales son los costos que se publican en el proceso, sin embargo el concesionario está en la obligación de establecer dentro de su plan de operación y mantenimiento el presupuesto apropiado para cumplir con los indicadores establecidos por la ANI, los cuales son de obligatorio cumplimiento, a partir de los estudios específicos realizados en la estructuración y los adicionales en la etapa de Preconstrucción.</p>		
8	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	No existen diseños para las vías secundarias a construir entre Puerto Bogotá y Puerto Salgar (aproximadamente 10 km.), ni de la calzada sencilla entre el acceso al nuevo puente sobre el río Magdalena en Puerto Salgar y el Korán. Los diseños existentes corresponden a las especificaciones de vía primaria y doble calzada respectivamente. Con qué información se debe	Dentro del informe de diseño geométrico publicado en “Cuarto de Información de Referencia” se encuentra detallada la sección transversal y las características que se tuvieron en cuenta para las vías secundarias, así como también de la vía en calzada sencilla hasta el Korán. Sin embargo, se aclara que la información publicada en el “Cuarto de	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		trabajar para preparar la propuesta?.	Información de Referencia” es de carácter referencial y el concesionario será el responsable de adelantar todos los estudios y diseños necesarios para la ejecución del proyecto. La ruta de acceso es la siguiente: Victoria Temprana/C5/A		
09	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	¿Cuáles son los indicadores de nivel de servicio que deben cumplirse para las vías que están en servicio mientras están siendo intervenidas con construcción (fase de construcción), mejoramiento y rehabilitación? La tabla 1 del apéndice 2 habla de indicadores para etapa preoperativa, pero dicha etapa tiene dos momentos muy distintos: el primero entre la intervención prioritaria y el inicio de la construcción y la segunda durante la construcción, en la cual el “estado de la vía”, aunque se permita la transitabilidad permanentemente, no será constante en todo momento.	Los indicadores de niveles de servicio con los cuales debe cumplir el concesionario cuando las vías están siendo intervenidas, son los que se detallan en la tabla 1 del Apéndice Técnico 2. Estos aplican tanto para la fase de pre-construcción como la de construcción.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
10	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	¿Qué alcance tienen las campañas sociales de acercamiento a la comunidad (literal f del numeral 3.2.2 del apéndice técnico 2)?	Las campañas sociales de acercamiento mencionadas en el literal f del numeral 3.2.2. del apéndice Técnico 2 van en línea con el plan de gestión social detallado en el Apéndice Técnico 8 Social.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
11	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	La ANI dijo en sus matrices de respuestas en prepliegos que en los pliegos definitivos cambiaría lo establecido respecto al índice de mortalidad ( verificar)	El índice de mortalidad ha sido modificado. Actualmente se encuentra dicha modificación en la nueva versión del apéndice Técnico 4, publicado en la Adenda 3.	Índice de Mortalidad	TÉCNICA
12	<b>ESTRUCTURA</b>	La ANI dijo en sus matrices de respuestas en	En el numeral 3.3.3.1 del Apéndice Técnico de	Operación y	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	preliegos que en los pliegos definitivos aclarará: “zona atendida”, “avería básica (reparaciones a costa del Concesionario)”, “reparación mayor (reparaciones a cuenta del damnificado)” y si podría el Concesionario reclamar costos a terceros como compañías aseguradoras, sin embargo no definió los términos ni hizo la aclaración sobre la reclamación a compañías aseguradoras	Operación y Mantenimiento publicado junto con los Pliegos Definitivos, se efectuaron los ajustes a que hace referencia el observante. Respecto a la reclamación a las Compañías Aseguradoras, es responsabilidad del concesionario determinar la forma en que efectuará la reclamación a su aseguradora en caso de que resulte procedente hacerlo. En todo caso, es importante que el concesionario tenga en consideración los amparos que la póliza de daños cubre respecto de estos eventos específicos con el fin de que determine su cubrimiento y procedimientos de reclamación cuando a ello haya lugar.	Mantenimiento de Vías	
13	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	En el documento matriz de respuestas técnicas 2 La ANI dice que publicará el convenio con la policía de carreteras pero no lo han publicado	La Agencia ha establecido que es más conveniente por las particularidades de cada uno de los proyectos de Cuarta Generación de Concesiones que el tema sea abordado directamente el Concesionario con la PONAL una vez se adjudiquen los procesos licitatorios.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
14	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	<p>Área de servicio es sinónimo de Base de Operación? o Base de operación se refiere a cualquier instalación del concesionario? Si no es así, cuál es la diferencia entre una y otra? Pues en el apéndice técnico 2, numeral 3.3.3.1.2 Equipos de Rescate y Atención de Incidentes, dice lo siguiente:</p> <p>Adicionalmente, en cada una de las Bases de Operación y en las Áreas de Servicio que no se encuentren adyacentes a las Estaciones de Peaje, el Concesionario deberá contar con los siguientes equipos para la realización de rescates y la</p>	Mediante adenda se aclarará el número de Bases de Operación que debe tener el Concesionario; igualmente se aclara que éstas serán ubicadas donde el Concesionario considere pertinente. Así mismo se eliminará el equipamiento necesario en las áreas de servicio no adyacentes a peajes y únicamente se solicita en las Bases de Operación.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		atención de incidentes...” ¿O se refieren las bases de operación a los espacios físicos destinados para albergar las grúas, las ambulancias, los carrotalleros y otros, así estén dentro de un área de servicios?			
15	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	En el Apéndice técnico No 2, numeral 3.3.9 Policía de Carreteras, se hace una relación de los equipos y la dotación que debe suministrarse a la policía de carreteras. Es factible que exista una renegociación de cantidades solicitadas de equipos e insumos si se plantea la posibilidad de brindar seguridad a través de otros medios alternativos?	Su apreciación es incorrecta. La relación de los equipos que se referencian en el apéndice son los las cantidades a ser proporcionadas a la policía de carreteras. Estas están pre establecidas en el contrato y acordadas con la policía de carreteras.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
16	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	En el Apéndice técnico No 4 – Indicadores, es importante que la ANI defina correctamente el indicador Ocupación de Carriles “O2”, ya que consideramos que para un buen nivel de servicio de las vías a concesionar, las longitudes de retención debidas a cortes de carriles por la concesionaria deben ser < 300 m y no > 300 m tal como se establece dicho apéndice técnico.	Este aspecto fue corregido por la ANI en el Apéndice Técnico 4 que hace parte de la Adenda No. 6.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
17	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	En el apéndice técnico 2, numeral 3.3.3.1.2 Equipos de Rescate y Atención de Incidentes, se solicita un listado de herramientas y equipos de rescate que deben estar en cada área de servicio y ser reemplazadas cada 5 años, pero éstas no se encuentran valoradas en los presupuestos de la operación.	Mediante adenda se suprimirá el equipo de Rescate y Atención de incidentes que debe haber en las Áreas de Servicio de tal forma que únicamente se solicitan en las Bases de Operación.  En consecuencia pierde su fundamento la solicitud de herramientas y Equipos de Rescate.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
18	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS</b>	Dentro de los presupuestos de equipos de operación, específicamente, carrotaller y ambulancias, no están incluidos los costos de	El presupuesto realizado por el Estructurador Integral contempla todos los ítems requeridos por la ANI y propuestos como parte de la	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	dotación y reposición de insumos.	estructuración. Sin embargo el concesionario está en la obligación de establecer el plan de operación y mantenimiento y asignar el presupuesto requerido, con el fin de cumplir los requisitos establecidos por la ANI.		
19	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	En el numeral 3.3.3.2.3 Emisora de Radio, dice: “El Concesionario deberá proveer y operar una emisora de radio dedicada a la difusión de información de la vía.” Este servicio podrá ser contratado con emisoras locales o es obligación tener una emisora propia del concesionario?	Se aclara que el concesionario deberá asegurar el cumplimiento de lo expresado en el Apéndice Técnico No. 2, incluyendo la provisión y operación de la emisora dispuesta en el numeral 3.3.3.2.3 del citado apéndice. Por lo anterior, la observación no procede.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
20	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	De acuerdo con el numeral 3.3.3.4 Áreas de servicio, todas las Áreas de Servicio deberán estar en condiciones de operar cuando empiece la Etapa de Operación y Mantenimiento, entonces en qué instalaciones se dispondrán los vehículos de operación durante la etapa preoperativa?	El concesionario deberá disponer de lugares en los que según su criterio pueda atender las emergencias que se presenten durante la etapa preoperativa.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
21	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	En el numeral 3.3.10 Centro de Control de Operaciones y Sistemas de Comunicación, se establece la obligatoriedad del concesionario “... desde el inicio de la concesión de ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción.” Se pregunta: si aún no están instalados los peajes, los sistemas de comunicaciones, los ITS y demás equipos necesarios para realizar un adecuado control en las vías, como se hará éste?	Es responsabilidad del Concesionario ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación por lo tanto en la situación planteada por el observante será del resorte del Concesionario la colocación de los instrumentos idóneos para el cumplimiento de sus obligaciones.	Operación y Mantenimiento de Vías	TÉCNICA
22	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA	En el numeral 3.3.11 Sistemas de Guardia y Vigilancia. Explotación del Derecho de Vía, se	El presupuesto realizado por el Estructurador Integral contempla todos los ítems requeridos	Operación y Mantenimiento de	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	establece que : “El Concesionario deberá implantar una estructura de vigilancia que operará las 24 horas, los 365 Días del año, compuesta por personal fijo y de ronda, en vehículos semejantes a los de inspección de tráfico, con identificación de servicios, que vigilará las estructuras físicas y las áreas del derecho de vía del sistema vial, a fin de garantizar la integridad de los activos entregados en concesión, sus mejoras y en general los activos del Concesionario y/o de la ANI que se encuentren en la(s) vía(s)...”, pero en los presupuestos de operación y mantenimiento elaborados por el estructurados no aparecen estos vehículos ni sus costos asociados.	por la ANI y propuestos como parte de la estructuración. Sin embargo el concesionario está en la obligación de establecer el plan de operación y mantenimiento y asignar el presupuesto requerido, con el fin de cumplir los requisitos establecidos por la ANI	Vías	
23	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	En la evaluación del factor de calidad, solicitamos aclarar qué ocurre en el caso de que si haces la obra adicional (ciclo ruta) y luego no cumplen con lo que te han pedido, te deducen de la retribución por no cumplir los índices de cumplimiento	Conforme lo establece el numeral 4.5 del Pliego de Condiciones Definitivo las Obras Adicionales ofrecidas (...) formarán parte del Alcance del Contrato de Concesión, y en ese sentido se le ha de aplicar las reglas de retribución propias de las intervenciones contempladas en el Alcance del Proyecto, de acuerdo con lo estipulado en la Secciones 3.1 y 3.2 de la Parte General, así como en la Sección 4.3 de la Parte Especial.	Pliego de Condiciones	TÉCNICA
24	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Teniendo en cuenta la información existente en la Parte Especial a la que hace referencia el presente numeral, se sugiere cambiar el texto “de manera que la construcción de las Unidades Funcionales finalice a más tardar a las fechas señaladas en la Parte Especial” por “de manera que la construcción de las Unidades Funcionales finalice a más tardar en los plazos máximos señalados en la Parte Especial”.	Se aclara al observante que de cualquiera de las dos formas se entiende que los plazos señalados en la Parte Especial determinan los límites del Plan de Obras definido en la sección 1.118 de la Parte General.	Parte General	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
25	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Reiteramos en nuestra solicitud de disminuir el plazo de verificación (60 días) contados a partir de la puesta a disposición del interventor de las intervenciones realizadas. Nos sigue pareciendo alto este plazo, más aun cuando lo preceptuado es el recibo a través de la medición de los indicadores establecidos en el anexo 4.	La ANI considera que el plazo establecido en la sección 4.17 (a) (ii) para la verificación de las Unidades Funcionales se ajusta a las necesidades del Proyecto, considerando que dicho plazo transcurre no sólo para al Interventor sino también para la ANI, pues ambas instancias tienen la obligación de verificar. Adicionalmente debe aclararse que el objeto de a verificación no se circunscribe a la medición de los indicadores con el fin de determinar los valores mínimos de aceptación para efectos del cumplimiento de obligaciones del Concesionario, sino que implica también la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas, conforme lo establecido en los Apéndices Técnicos 3 y 4 del Contrato.	Parte General	TÉCNICO-JURÍDICA
26	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Solicitamos revisar el plazo para la entrega de la totalidad de diseños de construcción de las Unidades Funcionales que se iniciarán, primero establecido en 210 días (7 meses), plazo insuficiente para realizar la totalidad de actividades que requiere un diseño de estas características.	La ANI considera que el plazo establecido para la entrega de los Estudios de Detalle a los que hace referencia la sección 6.1 (b) de la Parte General se ajuste a las necesidades del Proyecto, a los que suma el hecho que dichos Estudios, en el plazo mencionado, solo se requieren para aquellas Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras, no para la totalidad de Unidades Funcionales.	Parte General	TÉCNICA
27	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	La duración de la etapa preoperativa está enunciada en días, por lo que les solicitamos nos confirmen nuestro entendimiento, respecto a que la duración estimada de la Fase de Preconstrucción	De acuerdo con la sección 3.8 de la Parte Especial la duración estimada de la Fase de Preconstrucción corresponde a 360 días (que corresponde a 1 año), y la Fase de	Parte Especial	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		es de 1 año y de la Fase de Construcción es de 3 años.	Construcción corresponde a 1080 días (que corresponden a 3 años).		
28	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Solicitamos aclarar si los contratos que sirven para certificar la experiencia deben encontrarse terminados.	Dado que el Contrato no dice nada al respecto, los contratos mediante los cuales se acredita la experiencia no deben encontrarse terminados, pero las intervenciones exigidas (construcción, rehabilitación, mejoramiento) mediante las cuales se acredita la experiencia sí deben encontrarse completas, porque sólo así se puede verificar su cumplimiento.	Parte Especial	TÉCNICA
29	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	En la TABLA DE REFERENCIAS dice “para este proyecto el %RP será del cincuenta por ciento (50%); por el contrario la sección 4.3 de esta misma parte especial define el %RP como “%RP: Para este proyecto el %RP (concepto al que se refiere la Sección 3.4 (e) de la Parte General) será del once por ciento (11%). Solicitamos ajustar la sección de acuerdo a lo establecido en la TABLA DE REFERENCIAS, valor que está acorde a lo divulgado en la reunión sostenida en Presidencia.	En la Adenda 5 publicada en el SECOP se realizó el ajuste correspondiente.	Parte Especial - Tabla de Referencias	TÉCNICO- JURÍDICA
30	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	En las Unidades Funcionales 2 a 4 se indica que las actividades a realizar son de CONSTRUCCIÓN y MEJORAMIENTO. Haciendo una revisión del trazado entregado por el estructurador, encontramos que en su gran mayoría el trazado propuesto está sobre el corredor existente, por lo cual no puede hablarse que la intervención prevista sea de CONSTRUCCIÓN. Solicitamos que se corrija este cuadro en las Unidades Funcionales indicadas.	El alcance de estas unidades funcionales se determinó a partir de las intervenciones a realizar y de las actividades necesarias para la ejecución del proyecto, que en estos casos, corresponden a actividades relacionadas con mejoramiento y construcción según los criterios definidos en el apéndice técnico No. 1. Por lo anterior, la observación no procede.	Anexo Técnico Numeral 2.4 Tabla 3	TÉCNICA
31	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO</b>	En las Unidades Funcionales 2 a 4 se indica que las actividades a realizar son de CONSTRUCCIÓN	El alcance de estas unidades funcionales se determinó a partir de las intervenciones a	Anexo Técnico Numeral 2.5 Tablas	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>SALGAR</b>	y MEJORAMIENTO. Haciendo una revisión del trazado entregado por el estructurador, encontramos que en su gran mayoría el trazado propuesto está sobre el corredor existente, por lo cual no puede hablarse que la intervención prevista sea de CONSTRUCCIÓN. Solicitamos que se corrija este cuadro en las Unidades Funcionales indicadas.	realizar y de las actividades necesarias para la ejecución del proyecto, que en estos casos, corresponden a actividades relacionadas con mejoramiento y construcción según los criterios definidos en el apéndice técnico No. 1. Por lo anterior, la observación no procede.	4, 10, 16, 22	
32	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Revisada la documentación publicada en la actualización del Cuarto de Información de Referencia, solicitamos de manera atenta sea publicada la Información de Cantidades, así como los restantes documentos de la Carpeta E, Presupuesto y Programación.  Lo anterior debido a que esta información hace parte de los documentos que deben ser publicados, según lo indica el Índice del Cuarto de Datos. Específicamente la ruta de la carpeta es la siguiente: C Dtos VT Girardot – Pto Salgar/C1/E	La información que se encuentra en el “Cuarto de Información de Referencia” corresponde a información de referencia disponible por la Entidad; por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales, jurídicos y financieros para determinar el valor de sus propuestas.	Cuarto de Información de Referencia	TÉCNICO-FINANCIERA
33	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	De manera atenta solicitamos sean publicados los archivos de trabajo, fundamento del diseño geométrico realizado por el Estructurador, indicando el programa en que se desarrolló o en su defecto el listado de coordenadas de vértices horizontales y rasantes en formato .xls En el evento en que esta información no pueda ser suministrada, solicitamos se publique la malla Tim del terreno con el cual se desarrolló el proyecto, en archivos de formato CAD.	En la nueva versión del “Cuarto de Información de Referencia” se publicaron las coordenadas de localización del eje de diseño en formato .xls y el reporte de alineamiento horizontal. en formato .doc. Ruta de acceso:  Victoria Temprana/C2/A/AI6/AI63 (Variante de Flandes) Victoria Temprana/C3/A/AIII (Girardot-Cambao-Puerto Bogota) Victoria Temprana/C4/A/AI3 (Honda - Puerto	Pliego de Condiciones, numeral 1.9, Cuarto de Información de Referencia	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			Salgar) Victoria Temprana/C5/A/AIII (Puerto Bogota - Puerto Salgar)		
34	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	De manera atenta solicitamos de publiquen los planos de los Puentes, Pontones y Viaductos en archivos en formato .dwg, de la Unidad Funcional 1, Variante de Flandes – Girardot, conforme a que el actual formato .pdf, dificulta el análisis de la información.	Para información del Observante el “Cuarto de Información de Referencia” fue ajustado incluyendo lo solicitado.		TÉCNICA
35	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	<p>Establece el documento que en caso que por cualquier evento sea imposible la instalación de alguna de las casetas de peaje nuevas o se imponga la instalación de las mismas en ubicaciones diferentes a las previstas, no se generará compensación alguna a cargo de la ANI durante los primeros 180 días del periodo muerto.</p> <p>De acuerdo con los diferentes escenarios analizados en el Estudio de Tráfico (disponible en el Data Room), el tráfico mensual de la caseta con menor TPD será cercano a 25.000 vehículos, lo que equivale a un recaudo mensual aproximado de COP \$500 millones, y en la caseta de mayor tráfico (365.000 vehículos mensuales) el recaudo será de más de COP \$3300 millones al mes.</p> <p>En este orden de ideas, el plazo muerto podría significarle al concesionario más de 20 mil millones de pesos de ingresos no percibidos, que afectan seriamente el modelo del negocio. Por lo anterior se solicita que se reduzca este plazo muerto a 30 días, es decir que a partir del día 30 se hagan las</p>	Se aclara al observante que el mecanismo descrito en el sección 3.3 (h) de la Parte General, no establece sanción alguna al Concesionario, en tanto, el Recaudo no cubierto por el mecanismo comentado se encuentra asegurado por medio de la figura del VPIPF y/o VPIP8, VPIP13, VPIP18, y el mecanismo de cálculo del VPIPm (de acuerdo con la versión modificada de la Parte Especial del Contrato según Adenda No. 5). De acuerdo con lo anterior, el Concesionario no deja de percibir los recursos correspondientes al Recaudo de Peaje, pues estos le serán compensados por medio de los mecanismos ya mencionados.	recaudo de peaje	TÉCNICA-FINANCIERA - JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		respectivas compensaciones.			
36	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	<p>De manera atenta solicitamos de publique el análisis que sustenta el “Valor Estimado de Redes” que el concesionario deberá aportar a la Subcuenta correspondiente, suma que asciende a Cinco mil trescientos sesenta y cinco millones (\$5.365.000.000) de Pesos.</p> <p>Esta información se solicita toda vez que en la documentación publicada, en la actualización del cuarto de datos, solamente se presenta un presupuesto por Interferencia de Redes para el tramo Girardot – Cambao – Puerto Bogotá, faltando, en consecuencia, el sustento del presupuesto asignado para los otros tramos a intervenir.</p>	<p>Los datos que soportan el análisis del cálculo de la subcuenta se encuentran dentro del estudio de presupuesto realizado. Sin embargo, se aclara que dentro del “Cuarto de Información de Referencia” no se publicó este estudio, ya que es un insumo para el modelo financiero, y por expresa prohibición contenida en el numeral 4° del artículo 2.1.1 del Decreto 734 de 2012, “en el caso de concesiones, la entidad no publicará el modelo financiero utilizado en su estructuración”.</p> <p>Ahora bien, dentro del estudio predial se realizó la identificación de las redes que interferían con el trazado y dentro del presupuesto se costearon todas las obras necesarias para el manejo de estas interferencias.</p>	Minuta especial del contrato, literal c), Subcuenta Redes del numeral 4.5, Fondo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo.	TÉCNICA
37	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	<p>En relación con el “Valor Estimado de Relocalización de Redes”, entendemos que los valores de las actuaciones se establecieron mediante consultas efectuadas a las Entidades a las cuales pertenecen las posibles redes afectadas. Lo anterior, nos permite concluir que los precios del mercado no fueron tenidos en cuenta. Les agradecemos confirmar si nuestro entendimiento es correcto.</p>	<p>Se aclara que en primera medida se contactaron a las entidades y empresas correspondientes con el fin de tener más información sobre las posibles interferencias que tendría el proyecto con las redes existentes. Sin embargo, la determinación de los costos de las obras necesarias para determinar dichas interferencias fue basada en precios del mercado.</p>	Minuta especial del contrato, literal c), Subcuenta Redes del numeral 4.5, Fondo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo.	TÉCNICA
38	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	<p>De los requisitos de experiencia exigidos al contratista encargado de la ejecución del Contrato de Construcción, entendemos que para acreditar la experiencia en construcción de carreteras nuevas que presentan más de dos carriles, se tomará</p>	<p>Su entendimiento es incorrecto. La longitud utilizada es Origen- Destino.</p>	Minuta Especial del Contrato, numeral 5.1, características de los contratistas, literal a.i.1, Experiencia en	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		como longitud equivalente aquella longitud contabilizada por cada par de carriles. Agradecemos confirmar nuestro entendimiento.		Construcción y/o Mejoramiento y/o Rehabilitación de vías.	
39	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En el mismo numeral 3.3. h) v) se establece que para determinar el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse instalado la Estación de Peaje en los términos del Apéndice Técnico 1, con anterioridad al cumplimiento del término indicado en la Sección 3.3 (h)(iii), el Concesionario deberá instalar en la ubicación original de la Estación de Peaje afectada, a su entero costo y riesgo, un equipo de conteo de tráfico. Al respecto solicitamos precisar que se entiende cuando se indica que es a su entero costo y riesgo, lo anterior considerando que es posible que las mismas causas externas y ajenas al concesionario que impidieron la instalación del peaje impidan la instalación del equipo de conteo, y por tanto impida el resultado, es decir el conteo, en esta situación debe prever el contrato como se garantizará al Concesionario la compensación por menor recaudo.	Tal y como lo establece el numeral citado por el observante, la instalación del equipo de conteo será a entero costo y riesgo del concesionario, quien deberá realizar todas las acciones que estén a su alcance para conseguir la efectiva instalación del equipo.	EQUIPOS	TÉCNICA
40	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se solicita incluir en el numeral 3.3 (g) el siguiente literal: "(iii) no sea posible el cobro del peaje en cualquiera de las estaciones por causas no imputables al Concesionario"	Se informa al observante respecto a su cuestionamiento que la ANI en el numeral 3.3(g) del Contrato Parte Especial del Pliego definitivo de Condiciones estableció que:  <i>“(g) En el caso en que por cualquier razón no imputable al Concesionario: (i) No sea posible la instalación de</i>	ESTACIONES DE PEAJE	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<i>cualquiera de las Estaciones de Peaje nuevas; o (ii) Se imponga la instalación de las Estaciones de Peaje en ubicaciones distintas a las mencionadas en el Apéndice Técnico,...</i>		
41	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos aclarar las coordenadas que están en las tablas 4, 8, 32 y 33, ya que al parecer les hace falta una o dos cifras, y las que aparecen en la fila 5 y columna 3 de la tabla 28, ya que la coordenada Norte es igual a la coordenada Este.	Las coordenadas incluidas son referencia de los diseños realizados por el Estructurador Integral, sin embargo el concesionario debe asegurar la conectividad de los puentes y variantes con la continuidad de la vía.  Se informa al Observante que su inquietud fue atendida mediante adenda.	COORDENADAS	TÉCNICA
42	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos definir por coordenadas de inicio y fin las conexiones a que se refiere el subsector de la Unidad Funcional 1	Las coordenadas incluidas son referencia de los diseños realizados por el EI, sin embargo el concesionario debe asegurar la conectividad de los puentes y variantes con la continuidad de la vía. Para mayor claridad se publicará una versión actualizada del apéndice técnico.  Se informa al Observante que su inquietud fue atendida mediante adenda.	COORDENADAS	TÉCNICA
43	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En el numeral 2.2 Vías existentes comprendidas en el Proyecto del Apéndice Técnico 1 Alcance del Proyecto, se menciona que “En consecuencia, como se señala en la Parte General, la entrega de	De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y	APÉNDICE TÉCNICO 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>la infraestructura se hará en el estado en que se encuentre, por lo que la información siguiente no genera obligación alguna a cargo de la ANI, ni servirá de base para observación o condicionamiento de cualquier tipo, al momento de la entrega por pretendidas o reales diferencias entre la información que aquí se incluye y la real condición del Corredor del Proyecto”. Solicitamos a la ANI asumir los costos relacionados con la variación del estado de la infraestructura a intervenir, por eventos de fuerza mayor o eventos irresistibles sobrevinientes ocurridos entre la fecha de presentación de la oferta y la fecha del Acta de Entrega de la Infraestructura ya que solo hasta después de esta fecha, el concesionario estará en la capacidad de adquirir seguros y pólizas sobre dicha infraestructura.</p>	<p>en sus propias estimaciones, lo cual debe incluir la identificación previa del estado en que se encuentra la vía. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.</p> <p>Por lo anterior, en la sección 13.2 (a) (i) del Contrato Parte General, se establece que el Concesionario debe asumir los efectos favorables o desfavorables derivados de las condiciones de la infraestructura correspondiente al Proyecto en el estado en que sea entregada por la ANI, en tanto sus obligaciones de resultado para la entrega de las Intervenciones y para la Operación y el Mantenimiento – aun en la Etapa Preoperativa– no se reducirán, ni la Retribución se aumentará por dichas condiciones cualesquiera que ellas sean.</p>		
44	<p><b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b></p>	<p>El “Acta de Entrega de la Infraestructura” se define como el documento que suscribirán la ANI, el Interventor y el Concesionario para efectos de entregar la infraestructura al Concesionario. La obligación de la ANI se limitará a la entrega de los Predios y las obras existentes en el estado en que se encuentren y en ningún caso implica la obligación por parte de la ANI de entregar los</p>	<p>La razón de ser de esta disposición se encuentra en el hecho que el estado de la infraestructura es un riesgo asignado al concesionario.</p> <p>De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones la oferta del precalificado debe estar basada en la</p>	<p>ACTA DE ENTREGA INFRAESTRUCTURA</p>	<p>TÉCNICA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Predios correspondientes a las Fajas ni al Corredor del Proyecto. En esta acta no se podrá incluir ningún tipo de reserva, condicionamiento, objeción u observación relacionada con el estado de la infraestructura entregada, en tanto es obligación del Concesionario recibirla en el estado en que se encuentre. Al respecto se solicita: Eliminar la restricción de dejar “ningún tipo de reserva, condicionamiento, objeción u observación relacionada con el estado de la infraestructura entregada...”, puesto que no existe ninguna incompatibilidad entre el cumplimiento de la obligación de recibir “en el estado en que se encuentre” con el derecho que tiene el concesionario de pedir que el acta de entrega sea lo suficientemente clara sobre las condiciones en que se encuentra la infraestructura entregada. El acta de entrega se convierte en un elemento probatorio fundamental para ambas partes pues le permitirá a la ANI acreditar que cumplió su obligación de entregar y al concesionario que cumplió su obligación de recibir, pero resulta fundamental que ambas partes tengan claridad sobre cuáles fueron las condiciones reales de la infraestructura entregada; de no hacerlo de esta manera estaría vulnerando los principios de igualdad y de buena fe pues el concesionario quedaría en una situación de debilidad frente al concedente al no poder dejar las constancias sobre hechos que considere importantes, obviamente sin afectar la obligación de recibir. Adicionalmente, tener claro el estado de la infraestructura recibida</p>	<p>elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones, lo cual debe incluir la identificación previa del estado en que se encuentra la vía. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.</p> <p>Por lo anterior, en la sección 13.2 (a) (i) del Contrato Parte General, se establece que el Concesionario debe asumir los efectos favorables o desfavorables derivados de las condiciones de la infraestructura correspondiente al Proyecto en el estado en que sea entregada por la ANI, en tanto sus obligaciones de resultado para la entrega de las Intervenciones y para la Operación y el Mantenimiento – aun en la Etapa Preoperativa– no se reducirán, ni la Retribución se aumentará por dichas condiciones cualesquiera que ellas sean.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		es fundamental para efectos del seguro de obras civiles, pues dentro de las regulaciones del mismo se establece que el mismo debe permitir cubrir correctamente la infraestructura en el estado en que se le entrega al Concesionario			
45	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Longitud de los puentes. Se solicita aclarar que la longitud de los puentes conforme a la información de la Tabla 5 y las coordenadas que se encuentran establecidas en el Apéndice Técnico 1 son meramente referenciales y en consecuencia las longitudes y cotas serán las que resulten de los estudios de fase III.	Como primera medida vale la pena señalar que las secciones 1.8.2 y 1.83. del Pliego de Condiciones establecen que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones se establece que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.  Adicionalmente, los estudios realizados por la	PUENTES	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			Entidad y sus estructuradores, tienen como objeto la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto con el fin de encontrar una alternativa de referencia para ejecutar las intervenciones requeridas según las especificaciones de cada uno de los tramos viales que componen el corredor, lo que no implica que la alternativa estructurada sea la única viable. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición los precalificados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa.		
46	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se solicita para los nuevos puentes sobre el río Magdalena informarnos la cota inferior de las vigas de tal forma que se permita la navegabilidad del río.	La información detallada de cotas se encuentra en los informes de hidráulica y de puentes disponibles en el cuarto de datos de la ANI. Se aclara que los puentes que fueron diseñados sobre el río Magdalena, contemplan un gálibo que permite la navegabilidad por el río.	PUENTES	TÉCNICA
47	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se solicita establecer en el Contrato la primacía de cumplimiento entre los parámetros según la velocidad de diseño establecidos en el Manual de Diseño Geométrico del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, y los indicados en las "Tablas de características geométricas y técnicas" del Apéndice 1 dado que se encuentran diferencias entre ellas. A título de ejemplo señalamos que en la	Las inquietudes del observante fueron tenidas en cuenta en el Apéndice Técnico 1 junto con la Adenda 3.	PARÁMETROS TÉCNICOS	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Tabla 12, se especifican las características geométricas que debe cumplir la Unidad Funcional 2, dentro de las cuales se encuentra la Velocidad de Diseño, definida en 80km/h; también se especifica el radio mínimo como de 168 metros y la pendiente máxima del 5.56% que se debe cumplir en dicha unidad funcional. Sin embargo, el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS, en la tabla 3.2, establece que para una velocidad de diseño de 80Km/h el radio mínimo es de 229 metros y en la tabla 4.2 se establece que para una velocidad específica (la cual es mayor o igual a la de diseño) de 80km/h, la pendiente máxima es de 6%.</p> <p>Se pregunta entonces si se da primacía a los parámetros de radio mínimo y pendiente máxima para cada Unidad Funcional establecidos en el Apéndice Técnico 1 y posteriormente a lo requerido por la velocidad de Diseño según el manual del INVIAS. Por favor tener en cuenta que los diseños presentados en el Data Room no cumplen para una velocidad de diseño de 80km/h si no para una de 70km/h, acorde con un radio mínimo de 168m</p>			
48	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos aclarar si el puente existente sobre el Río Magdalena entre Honda y Puerto Salgar está dentro del alcance del proyecto. De ser así ¿Cuál sería el alcance?	Se aclara que el puente existente sobre el Río Magdalena que comunica las poblaciones de Honda y Puerto Bogotá así como el puente existente que comunica las poblaciones de La Dorada y Puerto Salgar no hacen parte del alcance del proyecto.	PUENTES	TÉCNICA
49	<b>ESTRUCTURA</b>	Solicitamos aclarar si el tramo de la vía existente	Las coordenadas incluidas en el Apéndice	PUENTES	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	entre el fin del puente existente sobre el Río Magdalena entre Honda Y Puerto Salgar hasta las coordenadas de destino del subtramo 1 (Honda - La Dorada), de la Unidad Funcional 5 (La Dorada E: 937747,262 N:1099410,274) hace parte del alcance de la Concesión, ya que entendemos que este tramo hace parte de la actual Concesión Ruta del Sol, sector 2. Si no está dentro del alcance, solicitamos modificar las coordenadas de destino de este subtramo en las tablas 3 y 28 del apéndice técnico 1	Técnico 1 son referencia de los diseños realizados por el Estructurador Integral, sin embargo el concesionario debe asegurar la conectividad de los puentes y variantes con la continuidad de la vía. Se aclara que el futuro concesionario deberá asegurar la conectividad con las concesiones existentes en la zona del proyecto, incluyendo el proyecto de Ruta del Sol. En el tramo comprendido entre Honda y La Dorada, el alcance del proyecto no incluye intervenir el puente existente que comunica las poblaciones de La Dorada y Puerto Salgar, así que las coordenadas del mencionado tramo sólo incluyen la vía nacional comprendida entre el inicio del puente existente entre La Dorada y Puerto Salgar y la entrada al municipio de Honda.		
50	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se solicita indicaciones sobre la metodología con la que la ANI validará las excepciones que hay preestablecidas en cada Unidad Funcional respecto del cumplimiento de los parámetros de diseño Geométrico derivados de la Velocidad de Diseño.	El manual de diseño geométrico del INVIAS da los lineamientos y los rangos de cumplimiento de los parámetros. Los diseños elaborados por el Estructurador Integral se encuentran dentro de los rangos correspondientes. Igualmente el concesionario deberá elaborar diseños geométricos que cumplan con los lineamientos establecidos.	METODOLOGÍA UNIDAD FUNCIONAL	TÉCNICA
51	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se solicita aclarar el alcance de las intersecciones contenidas en la Tabla 32. Esto es, si son a nivel o a desnivel; si son a nivel ¿glorieta o cruce simple en T?; si son a desnivel, velocidad de diseño de los	Los informes de intersecciones incluidos en el “Cuarto de Información de Referencia” se encuentran descritas las características de las intersecciones diseñadas por el Estructurador	INTERSECCIONES	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		lazos, etc.	Integral Para mayor claridad, en el Apéndice Técnico 1 de la Adenda N°3 se relaciona el tipo de intersección propuesto, pero se recalca que el concesionario será responsable del desarrollo de los diseños fase III de dichas intersecciones, atendiendo los parámetros y lineamientos establecidos en el manual de diseño geométrico de Invias y en la normatividad vigente en la materia.		
52	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En la tabla 3 del numeral 2.4 y en la tabla 28 del numeral 2.5 se menciona que el subsector 1 de la unidad funcional 5 tiene una intervención prevista de Rehabilitación, aclarando que existe la reconstrucción de 4 puentes; sin embargo, en la tabla 30 este subsector cuenta con características geométricas mínimas que debe cumplir este subsector. Solicitamos aclarar el alcance de dicho subsector ya que entendemos que la rehabilitación consiste en llevar a las condiciones con que fue diseñado, es decir respetando los anchos y la geometría existentes.	Se aclara que el alcance del sector 1 de la UF5 es de rehabilitación, tal como se relaciona en el Apéndice Técnico 1. Las condiciones geométricas de la vía relacionadas corresponden a las condiciones de la vía existente, incluyendo algunas mejoras puntuales como son el reemplazo de los 4 puentes mencionados en el apéndice.	REHABILITACIÓN	TÉCNICA
53	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	El Apéndice Técnico 1 establece: "Para las intervenciones de rehabilitación, se garantizará que el Concesionario deberá realizar actividades de mejoramiento en los sitios críticos identificados en este documento...". Dado que el documento no contiene la identificación anunciada, es de entender que no existen sitios críticos y en consecuencia solicitamos que se establezca que si durante el desarrollo del contrato se identifiquen sitios críticos que requieran mejoramiento, ya sea por accidentalidad, geometría o cambio climático, en	La determinación de la existencia de sitios críticos a los largo del Corredor del proyecto es una obligación del Concesionario, que ha de ejecutar durante la Fase de Preconstrucción, según dispone la sección 4.2 (bb) (cc) de la Parte General. La retribución de la gestión de esos puntos críticos, por no tratarse de obras adicionales o complementarias, se encuentra en todo caso incluida en el valor del contrato.	REHABILITACIÓN	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		los tramos de rehabilitación, las correspondientes actividades que deba desarrollar el Concesionario le sean reconocidas económicamente. Lo anterior sin perjuicio de lo solicitado en la pregunta relacionada con el Apéndice Técnico 1 Numeral 2.2 Vías Existentes Comprendidas en el Proyecto.			
54	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En la tabla 1 Niveles de servicio para etapa pre operativa, del numeral 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 se indica que el periodo de cura para el indicador “baches” es de 1 semana. Se considera que este periodo de tiempo debe ser más amplio y se propone que dicho periodo no sea inferior a un (1) mes.	Su observación ha sido analizada y la Entidad considera que no es procedente.	APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA
55	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En la tabla 1 Niveles de servicio para etapa pre operativa, del numeral 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento se indica que el periodo de cura para el indicador “Estado de márgenes, separador central. Área de servicio y derecho de vía” es de 1 semana. Se considera que este periodo de tiempo debe ser más amplio y se propone que dicho periodo no sea inferior a un (1) mes.	Su observación ha sido analizada y la Entidad considera que no es procedente	APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA
56	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En la tabla 1 Niveles de servicio para etapa pre operativa, del numeral 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento se indica que el periodo de cura para el indicador “Señalización Vertical” es de 2 días para señales reglamentarias y de 1 semana para señales informativas. Se considera que para la primera medición de este indicador a partir del inicio del contrato el tiempo de cura sea mayor. Se considera que este periodo de tiempo debe ser más amplio y se propone que	Su observación ha sido analizada y la Entidad considera que no es procedente	APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		dicho periodo no sea inferior a un (1) mes.			
57	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos modificar el segundo párrafo del numeral 3.3.1. del Apéndice 2 de la siguiente manera: "Será obligación del Concesionario cumplir con los niveles de servicio mínimo para la Etapa Pre-operativa que se establecen en la siguiente tabla. Para los sectores de vía que se encuentran a nivel de afirmado o sub rasante o que el nivel de deterioro del pavimento sea superior al 15% del área (medidos en segmentos de un kilómetro) no se realizará la medición del Indicador E6."	La medición de indicadores corresponde a la exigencia establecida por la ANI y asegura la operatividad de la vía. Por lo tanto su observación no es precedente.	APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA
58	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ ACA VOY</b>	Solicitamos la modificación del Numeral 3.3.3.2.3 Emisora de Radio del Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento de la siguiente manera: "El Concesionario deberá disponer de una emisora de radio para la difusión de Información de la vía."	Si bien esta emisora está establecida en el Apéndice Técnico No. 2, de Operación y Mantenimiento, por lo tanto no procede la observación del proponente, se debe tener en cuenta que el Apéndice Técnico No. 8 Social en el numeral 5.2.2.4.3.4 Plan de Medios determina lo siguiente: " Radio: El concesionario deberá identificar las emisoras de mayor rating en el área de influencia indirecta y en el área de influencia directa del proyecto y definirá un espacio permanente de información del proyecto"; Así las cosas se considera que además de lo requerido en el Apéndice Técnico No. 2 se debe tener en cuenta los lineamientos que se dan en el Apéndice Técnico No. 8 en lo referente a las emisoras de radio.	APÉNDICE TÉCNICO 2	TÉCNICA
59	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Con relación al indicador de mortalidad, es de resaltar que de acuerdo con el informe elaborado por la Dirección de Transporte y Tránsito de Bogotá para el año 2010 en el cual se mencionan las siguientes causas de accidentes:	La ANI considera que el Concesionario tiene la responsabilidad en la Operación del corredor Concesionado además que tiene el apoyo y equipamiento de la policía de carreteras, para que en coordinación con el concesionario se	INDICADOR DE MORTALIDAD	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>No mantener distancia de seguridad entre vehículos 39%</p> <p>Desobedecer las señales de tránsito 17%</p> <p>Adelantar carros cerrando 16%</p> <p>Cambio de carril sin direccionales 7%</p> <p>No respetar prelación 6%</p> <p>Dar reversa imprudentemente 6%</p> <p>Adelantar invadiendo vía 3%</p> <p>Exceso de velocidad 3%</p> <p>Arrancar sin precaución 2%</p> <p>Conducir en estado de embriaguez o drogado 2%</p> <p>Como se observa, en esta referencia estadística, los accidentes son ocasionados por factores ajenos al estado de la vía o sus condiciones de seguridad, por lo tanto se solicita eliminar de los Indicadores de cumplimiento, el Índice de Mortalidad; por ser un indicador que claramente no depende del manejo y control del Concesionario. En caso de identificar sitios críticos por accidentalidad, solicitamos se aplique lo propuesto en la observación relacionada con el Apéndice Técnico 1 Numeral 4.2 Alcance de las Intervenciones (a) (iii) (2) Rehabilitación. Es importante resaltar que las competencias educativas y las obligaciones del Concesionario en esta materia no reúnen las condiciones para un criterio de imputabilidad de responsabilidad ni para imputar al concesionario responsabilidad alguna en caso de accidentes.</p>	<p>pueda hacer un control preventivo de las principales causas de accidentes que menciona el observante.</p> <p>Por otra parte se informa que el Indicador de mortalidad ha sido modificado para que sea un incentivo para el concesionario y no un castigo, por lo tanto se ajustó el Apéndice 4 junto con la Adenda 3.</p>		
60	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se establece como una de las obligaciones del Concesionario, en caso se establezca el cobro a motocicletas y/o bicicletas, mediante Resolución del Ministerio de Transporte, de la ANI o de entidad	No se acepta la solicitud del observante. Para la Entidad resulta necesario que el Concesionario, como experto en el desarrollo de este tipo de proyectos, sea el responsable de la	MOTOCICLETAS Y BICICLETAS	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		competente, instalar los sistemas de cobro y control adecuados para tal operación. Se solicita que los costos asociados a la adecuación y/o instalación de la infraestructura requerida para tal cobro esté a cargo de la ANI.	instalación de estos equipos.		
61	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Teniendo en cuenta la respuesta No. 68 de las Respuestas a Observaciones Presentadas en la Audiencia de Aclaración de Pliegos Definitivos y La Matriz de Riesgos, en la cual la ANI afirma que No se está imponiendo la obligación perentoria de aplicar la modalidad de cobro automático o telepeaje, solicitamos se elimine el penúltimo párrafo del numeral 3.3.4.3:  "La instalación de al menos un carril de cobro automático por sentido deberá ocurrir a más tardar antes de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional en la que se encuentra ubicada la correspondiente Estación de Peaje. La instalación de los carriles de telepeaje deberá hacerse en todas las Estaciones de Peaje de la(s) vía(s) de manera que se pueda hacer un recorrido completo utilizando este sistema de pago. Si el Concesionario decide instalarlo antes de esa fecha podrá hacerlo tras presentar la tecnología a implantar a la Interventoría y la ANI y obtener su autorización"	La inquietud del Observante fue atendida en el Apéndice Técnico 2 junto con la Adenda 3.	TELEPEAJES	TÉCNICA
62	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	De acuerdo con este numeral, bajo los principios de funcionalidad de las casetas de peaje automáticas y semiautomáticas, el Concesionario deberá proponer una tecnología que permita la interoperabilidad de sus Estaciones de Peaje con	La inquietud del Observante fue atendida en el Apéndice Técnico 2 junto con la Adenda 3.	TELEPEAJES	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		las vías administradas por la ANI y el INVIAS. Se solicita aclarar el alcance de la propuesta ya que de acuerdo con la respuesta No. 68 de las Respuestas a Observaciones Presentadas en la Audiencia de Aclaración de Pliegos Definitivos y La Matriz de Riesgos, La ANI afirma que no es obligación perentoria la de aplicar la modalidad de cobro automático y por otro lado, es potestad del Estado definir el estándar de tecnología que permita la interoperabilidad y a la fecha esta definición no se ha producido.			
63	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos modificar el cuarto párrafo de este numeral de la siguiente manera: "El Concesionario será responsable de definir el número de carriles de cada Modalidad de cobro que resulten necesarios en cada Estación de Peaje para garantizar el nivel de servicio solicitado. Los carriles de cobro automático o telepeaje serán de uso exclusivo para los vehículos portadores de esa tecnología."	No se atiende la solicitud del observante, sin embargo se informa que en Apéndice Técnico 2 publicada junto con la Adenda 3, se ajustó lo concerniente al sistema de cobro de Peajes.	PEAJES CARRILES	TÉCNICA
64	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se especifica que una vez recibidas las Estaciones de Peaje el Concesionario deberá contar en todo momento con equipos de control en funcionamiento que cumplan con las especificaciones mínimas establecidas en el presente Apéndice Técnico y con los indicadores.  Solicitamos modificar el párrafo 7 de la siguiente manera: "Si el Concesionario estima conveniente cambiar alguno de los equipos de control de tránsito instalados y en Operación en las Estaciones de Peaje que la ANI le entregará como	No se atiende la solicitud del Observante toda vez que para el presente proyecto no se tiene contemplado peajes existentes.	ESTACIONES DE PEAJE	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		parte de la Concesión lo podrá hacer, a su costo. En todo caso, una vez suscrita el acta de terminación de la Unidad Funcional, el Concesionario deberá contar en todo momento con equipos de control en funcionamiento que cumplan con las especificaciones mínimas establecidas en el presente Apéndice Técnico y con los Indicadores."			
65	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se exige que independientemente del sistema de recaudos que adopte el Concesionario, éste deberá implantar un sistema de identificación de violaciones que registrará la imagen de los vehículos infractores. La imagen deberá permitir identificar la naturaleza de la infracción en forma inequívoca, así como también los datos del vehículo infractor. Se le solicita a la Agencia indicar las especificaciones de dicho sistema, así como los sitios referenciados a PR, su cantidad y cuáles son las violaciones que deben ser controladas.	El sistema de infracciones y su ubicación debe ser coordinado con la policía de carreteras una vez se cuente con los diseños definitivos.  Las violaciones a ser controladas son aquellas que violen las disposiciones legales en materia de tránsito.	SISTEMAS DE RECAUDOS	TÉCNICA
66	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Los detectores de altura deberán ser de tecnología láser y se requerirá colocarlos antes de la entrada de las Estaciones de Peaje en ambos sentidos de la(s) vía(s), en todos los puentes con restricciones de altura, túneles y en todas las intersecciones a desnivel. El Interventor podrá exigir la instalación de detectores adicionales si lo considera técnicamente necesario. Es necesario que la Agencia acote este requerimiento ya que de otra manera resulta imposible determinar las inversiones que las decisiones del interventor causarán.	No se acepta la solicitud del observante. Para la Entidad es necesario que el concesionario realice la instalación de la tecnología láser acorde a las necesidades del proyecto.	DETECTORES DE ALTURA	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
67	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	El documento establece que el Concesionario debe instalar un sistema de monitores de velocidad que le permita evaluar, para fines informativos propios y de la ANI, velocidades promedio del tránsito de la(s) vía(s). Esta información deberá ser entregada a la ANI cuando la requiera y como parte de los informes mensuales. Es necesario que la Agencia acote este requerimiento ya que de otra manera resulta imposible determinar el monto de las inversiones que serán necesarias.	No se acepta la solicitud del observante. Tal como se menciona, esta información debe ser presentada a la ANI mensualmente. Esta periodicidad les permite realizar los cálculos de cuánto cuesta hacer este monitoreo.	MONITORES DE VELOCIDAD	TÉCNICA
68	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	La disponibilidad de todos los equipos de control de tráfico deberá ser cuando menos del 99% anual. Se pide indicar la metodología con la cual se calculará la disponibilidad y como se define?	El concesionario deberá disponer de todos los equipos que se relacionan en el numeral 3.3.5.1 Apéndice Técnico 2 que conforman el Sistema de Control de Tráfico cuando menos del 99% anual, entendiéndose que esta operación de control debe realizarse durante 24 horas del día todo el año.	EQUIPO DE CONTROL DE TRÁFICO	TÉCNICA
69	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Se exige que a todo lo largo de la(s) vía(s) deberá implantar un sistema que incluya fibra óptica y sus canalizaciones, a través del cual se integren todos los elementos de los sistemas de control de tráfico (ITS), y que podrá explotar parcialmente previo acuerdo de los términos y condiciones que lo regulen con la ANI. La operación de la fibra óptica se exigirá al comenzar la Etapa de Operación y Mantenimiento. Se solicita eliminar este requerimiento y que el medio de comunicación sea definido por el Concesionario.	No se acepta la solicitud del observante. Para la Agencia es importante contar con este tipo de tecnología para poder tener a su disposición sistemas de control de tráfico uniforme en todas las concesiones del país.	FIBRA ÓPTICA	TÉCNICA
70	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN</b>	Lo anterior junto con cualquier información adicional que la Interventoría y/o la ANI consideren necesaria para el adecuado monitoreo de la(s)	No se acepta la solicitud del observante. Para la Agencia es importante contar con este tipo de tecnología para poder tener a su disposición	MONITOREO DE VÍAS	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>GUATAQUÍ</b>	vía(s). Se solicita a la Agencia que acote la información que se deberá transmitir, por cuanto de ello depende el ancho de la banda.	sistemas de control de tráfico uniforme en todas las concesiones del país.		
71	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	No fue posible identificar en el Cuarto de Datos la estimación detallada de las compensaciones ambientales, tan solo se encuentra un valor global. Se le solicita a la Agencia información sobre la metodología utilizada para determinar la discriminación de las compensaciones de acuerdo a las áreas a afectar y el detalle de su cálculo.	La metodología utilizada para el cálculo de las compensaciones corresponde a experiencias similares y está relacionada en el "Cuarto de Información de Referencia", en cada uno de los capítulos que conforman el estudio ambiental. Sin embargo se aclara que la información publicada en el "Cuarto de Información de Referencia" es de carácter referencial y el concesionario deberá realizar sus estimaciones teniendo en cuenta que será su responsabilidad desarrollar los estudios Fase III.	CUARTO DE DATOS - COMPENSACIONES AMBIENTALES	TÉCNICA-CUARTO DE DATOS
72	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Auxilio Mecánico: Solicitamos eliminar el requerimiento de disponer de un taller propio o subcontratado con capacidad para arreglar averías básicas ya que estas pueden ser atendidas por el Carrotaller, y este requerimiento podría acarrear obligaciones con los usuarios ilimitadas por cuestión de calidad en el servicio de "Avería Básica". Así mismo solicitamos se defina "avería básica".	No se acepta la solicitud del observante. La Agencia considera importante la prestación de este servicio para garantizar la operatividad de la vía. La calificación de "avería básica" será a la que por juicio del mecánico considere de acuerdo a lo establecido en el Apéndice Técnico 2.	AVERÍA BÁSICA	TÉCNICA
73	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos se modifique el tiempo de atención de accidentes y que este sea en función de la distancia, (tiempo de alistamiento + el tiempo de traslado)	La Entidad considera que los plazos establecidos en el Contrato de Concesión son razonables y se ajustan a las necesidades del proyecto.	ACCIDENTES	TÉCNICA
74	<b>AUTOPISTAS DEL MAGDALENA SPV</b>	3.1. Recaudo de la estación de peaje Honda – Puerto Salgar  Con base en lo previsto en el numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1, atentamente se le solicita a la	Se informa que el peaje proyectado entre Honda y la Dorada no será instalado en ese sitio. De acuerdo a lo concertado con la comunidad, se ubicará el Peaje en el tramo proyectado entre el Nuevo Puente de Puerto Salgar y la Conexión al	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>ANI que considere permitir la instalación y el recaudo de la estación de peaje en el trayecto Honda – Puerto Salgar a partir de la firma del Acta de Inicio del Contrato y que los recursos objeto del recaudo sean transferidos a la Sub-cuenta Recaudo Peaje del patrimonio autónomo.</p> <p>De esta forma, y tal como lo indica el contrato en su parte especial, la transferencia de los recursos recaudados en la mencionada estación de peaje, de la sub cuenta Recaudo de Peaje a la Cuenta Proyecto, se efectuará cada vez que se culminen las unidades funcionales de conformidad con el “Porcentaje de Participación de las Unidades Funcionales” establecido en el numeral 4.1 de la parte especial de la minuta del contrato.</p> <p>Esta solicitud se sustenta en las siguientes consideraciones:</p> <p>(i) Paralelamente al proyecto Honda – Puerto Salgar – Girardot, está proyectada la construcción del Sector 1 de la Ruta del Sol comprendida entre los municipios de Villeta y Puerto Salgar (El Korán). Como es de público conocimiento, éste tramo es objeto de estructuración técnica y financiera y su contratación será objeto de una licitación pública, con ocasión de la decisión del perito internacional GZ Consultans que dirimió las controversias técnicas existentes entre la Entidad y el Concesionario Helios;</p>	<p>Korán. Por lo tanto se ajustará los documentos técnicos en este tema y será publicado mediante adenda.</p> <p>Por otra parte, los peajes entrarán en operación una vez se finalice la construcción de la Unidad Funcional donde corresponda a la ubicación del peaje.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>(ii) Lo anterior significa que el tráfico proyectado que transitará por el trayecto Honda – Puerto Salgar objeto de la Invitación a Precalificar VJ-VE-IP-LP-001-2013, se verá disminuido una vez entre en operación el trayecto Villeta - Puerto Salgar (El Korán) que hacía parte de la concesión Ruta del Sol – Trayecto I y que será objeto de licitación pública. La terminación de esta obra y su puesta en funcionamiento será simultánea a la ejecución del proyecto de concesión. A su turno, se estima que la disminución del tráfico en el trayecto Honda – Puerto Salgar, con ocasión de la puesta en servicio de la vía Villeta - Puerto Salgar (El Korán), será considerable;</p> <p>(iii) Como consecuencia de la señalada reducción en el tráfico, existe el inminente riesgo de que la ANI deba aportar mayores recursos públicos con el fin de cumplir su obligación de compensar la no obtención del VPIP por parte del Concesionario, con corte a los años 18 y 29 de la concesión, como los establece la cláusula 3.4 del Contrato – Parte General, denominada “Obtención del VPIP”. En efecto, como están planteadas actualmente las condiciones del proyecto (numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1), la instalación y el recaudo de la estación de peaje del trayecto Honda – Puerto Salgar sólo se podrá efectuar una vez termine la Unidad Funcional número 5, esto es, a partir del año 2018. Por ende, el recaudo iniciaría aproximadamente al mismo tiempo en el que el tramo Villeta - Puerto Salgar (El Korán) entre en</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		servicio. Esta circunstancia impactará el tiempo de obtención del VPIP por parte del Concesionario, con ocasión de la inminente reducción del tráfico, lo que implica que la ANI deba apropiar mayores recursos públicos para compensar la no obtención del ingreso y por ende, de no corregirse en la etapa pre-contractual este riesgo, podría significar un detrimento patrimonial del Estado..			
75	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	<p>Al revisar la información consignada en los cuartos de datos destinados para los procesos de la referencia, se ha evidenciado una falta de información técnica que dificulta el desarrollo de los estudios requeridos para la presentación de las Ofertas. En esa medida, les agradecemos incluir la documentación que se indica a continuación dentro de los cuartos de datos. El resumen de los documentos es el siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Archivos de trabajo de diseño geométrico realizado o, en su defecto, el listado de coordenadas de vértices horizontales y rasante en formato .xls</li> <li>2. Análisis realizados por la ANI o por los estructuradores del proyecto que permitieron establecer el valor estimado de: i) Predios; 2) Compensaciones Ambientales; 3) Relocalización de Redes. Valores que el Concesionario deberá aportar a las Subcuentas respectivas.</li> <li>3. Carpeta de Presupuesto y Programación, junto con todos sus anexos, que, de acuerdo con el documento índice, debería encontrarse en la siguiente dirección: C1/E/Presupuesto y</li> </ol>	<p>En lo que se refiere al Proceso VJ-VE-IP-LP-001-2013 de competencia del Grupo 1 de estructuración:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se actualizará el “Cuarto de Información de Referencia” y se publicará el listado de coordenadas de vértices y coordenadas en formato .xls.</li> <li>2. Los datos que soportan el análisis del cálculo de la subcuenta se encuentran dentro del estudio de presupuesto realizado. Sin embargo, se aclara que dentro del “Cuarto de Información de Referencia” no se publicó este estudio, ya que es un insumo para el modelo financiero, y por expresa prohibición contenida en el numeral 4º del artículo 2.1.1 del Decreto 734 de 2012, “en el caso de concesiones, la entidad no publicará el modelo financiero utilizado en su estructuración”.</li> </ol> <p>Ahora bien, dentro del estudio predial, ambiental y de redes se realizó el soporte técnico de estos temas para tener los siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ü La identificación y costeo de los predios.</li> <li>ü Una recomendación para el costo del valor de Compensación por pérdida de biodiversidad,</li> </ul>	Pliego de Condiciones, numeral 1.9, Cuarto de Información de Referencia	TÉCNICO-FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Programación. 4. Planos de Puentes, Pontones y Viaductos, en formato .dwg, de la Unidad Funcional 1, Variante de Flandes – Girardot. Actualmente se encuentra solo en formato .pdf.	partiendo de la metodología aplicada en el estudio ambiental. ü La identificación de las redes que interferían con el trazado y dentro del presupuesto se costearon todas las obras necesarias para el manejo de estas interferencias. 3. Se actualizará el “Cuarto de Información de Referencia” con los planos de puentes, pontones y viaductos de la UF 1 en formato .dwg.		
76	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Revisada la documentación publicada en la actualización del Cuarto de Información de Referencia, solicitamos de manera atenta sea publicada la Información de Cantidades, así como los restantes documentos de la Carpeta E, Presupuesto y Programación. Lo anterior debido a que esta información hace parte de los documentos que deben ser publicados, según lo indica el Índice del Cuarto de Datos. Específicamente la ruta de la carpeta es la siguiente: C Dtos VT Girardot – Pto Salgar/C1/E	La información que se encuentra en el “Cuarto de Información de Referencia” corresponde a información de referencia disponible por la Entidad; por lo tanto, los potenciales inversionistas deberán hacer sus propios estudios y análisis técnicos, comerciales, jurídicos y financieros para determinar el valor de sus propuestas.	Pliego de Condiciones, numeral 1.9, Cuarto de Información de Referencia	TÉCNICO
77	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	ENCUESTAS DE PREFERENCIAS DECLARADAS:  Se adjuntan los ficheros con las respuestas a las preguntas planteadas en la encuesta, pero no está el cuestionario completo en el informe, por lo que no es posible verificar los resultados.  ¿Podrían proporcionar los cuestionarios de las encuestas de preferencias declaradas?;	Los cuestionarios que se utilizaron para llevar a cabo las encuestas de preferencia declarada se encuentran dentro del informe de tránsito publicado en el “Cuarto de Información de Referencia” (página 83). La ruta del informe dentro del “Cuarto de Información de Referencia” es la siguiente: Victoria temprana/C1/D/DVI.	Cuarto de Información de Referencia  Documentación de estudios de Trafico	TÉCNICA
78	<b>ESTRUCTURA</b>	INDICADORES - Etapa Pre operativa	Los indicadores serán aplicados acordes a las	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	<p>En etapa Pre operativa (Pre construcción y construcción): Los indicadores definidos en los apéndices técnicos deberían ser evaluados en función de las características actuales de las unidades funcionales.</p> <p>Tal como están descritos, los indicadores E6, E8, E11, O4 y O5 solo son de aplicación posible en la UF 5. El texto que define cada uno de estos indicadores no es posible de aplicar en todas las demás UF pues sería necesario hacer toda una obra de construcción para que su aplicación fuera posible.</p> <p>En las demás UF solo es posible aplicar el indicador E10.</p> <p>Solicitamos revisión del texto de los indicadores.</p>	condiciones en las cuales se entrega la vía al concesionario. Hay que tener en cuenta que los indicadores sólo se medirán en aquellos sectores donde no se estén realizando intervenciones.		
79	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	<p>INDICADORES - Etapa Operativa</p> <p>Los Indicadores, en especial los de seguimiento de pavimentos, presentan periodos de medición que no son estándar internacional.</p> <p>En nuestra opinión la calidad de la vía no se asegura con indicadores de operación diferentes de los estándares internacionales. Problemas de base son mitigados con especificaciones técnicas en construcción y no se corrigen con periodos de medición más cortos o índices con variación</p>	La Entidad considera que su solicitud no es procedente y por la tanto no se van a realizar cambios en los indicadores mencionados.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>permitidas inferiores (procedimiento corroborado por el Banco Mundial en sus observaciones al respecto).</p> <p>Las frecuencias de medición de todos los indicadores para informes de seguimiento de pavimentos, identificadores E1, E2, E4 y el E5 deben pasar para periodos de medición de 12 meses.</p> <p>En Anexo a la presente, Anexo 1, enviamos ejemplo con respecto al IRI y su comparación entre Colombia y Chile.</p> <p>En la tabla presentamos la comparación entre el mecanismo de evaluación del IRI presente en el pliego del Grupo 1 y la comparación para el mismo indicador tal como lo trata el Ministerio de Obras Publicas de Chile.</p> <p>El intuito de la comparación es meramente educativo/constructivo, resaltando que con respecto a infraestructura, Chile se encuentra en el puesto 37 en el grupo de los países con la mejor infra-estructura del mundo.</p> <p>En Chile, las concesiones en modelo APP presentan la obligación del concesionario en tener un plan de información estadística durante la explotación por medio de un plan de gestión de operación y mantenimiento.</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Este plan es constituido por 3 tipos de informes: Mensuales, Semestrales y Anuales.</p> <p>Los informes de seguimiento de pavimentos, puentes y estructuras hacen parte del informe anual a presentar al inspector fiscal.</p>			
80	<p><b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b></p>	<p>INDICADORES - Indicador Índice de mortalidad, identificador O1:</p> <p>El concepto “Indicador de Mortalidad” presenta un mecanismo que casi supone la automática declaración de culpa del Concesionario, sin opción de defensa, por aceptar que su pago de una vigencia contractual sea afectada por un evento tan catastrófico como el de la muerte de un usuario.</p> <p>¿Qué pasa si el Concesionario no es el responsable de tal evento? Algunos ejemplos: conducir bajo efecto de alcohol, incumplimiento de la señalización, excesos de velocidad, incumplimiento del código de la carretera, vehículos no aptos para circular, accidentes provocados por condiciones climáticas especiales en las cuales el usuario por no estar capacitado o por conducción riesgosa incurrió en un accidente mortal, otros factores humanos, etc...</p> <p>Lo que pretendemos indicar es que nunca podrá ser afectado el Concesionario por eventos ajenos a su control. Es decir no aceptamos que exista un</p>	<p>La ANI considera que el Concesionario tiene la responsabilidad en la Operación del corredor Concesionado además que tiene el apoyo y equipamiento de la policía de carreteras, para que en coordinación con el concesionario se pueda hacer un control preventivo de las principales causas de accidentes que menciona el observante.</p> <p>Por otra parte se informa que el Indicador de mortalidad ha sido modificado para que sea un incentivo para el concesionario y no un castigo, por lo tanto se ajustó el Apéndice 4 junto con la Adenda 3.</p>	Apéndice Técnico 2	TÉCNICO-JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>valor de aceptación que afecte el resultado de la fórmula de pago.</p> <p>Entendemos que el indicador O1 tiene como objetivo fomentar un comportamiento proactivo del Concesionario para con la seguridad vial, por lo que estamos disponibles para diseñar un mecanismo alternativo sin perder enfoque con el objetivo. Por ejemplo:</p> <p>- Creemos que debería existir un indicador para la detención de zonas llamadas “puntos negros” entendiéndose como tales los que tengan un determinado (a definir) nivel de accidentalidad cuyas causas deberían ser motivo de estudio de mejora por mecanismo a definir.</p>			
81	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	<p>Comparando el formulario de presupuesto para Operación y Mantenimiento planteado por el estructurador del proyecto con la información suministrada en los prepliegos del proceso, se detallan diferencias en cuanto al número de efectivos policiales, 90 y 75 respectivamente. Cuál es la cantidad de efectivos policiales (policía de carreteras) reales que se deben considerar en la propuesta?</p> <p>Dentro de la totalidad de efectivos, se encuentran incluidos los subintendentes a intendentes jefes y los subintendentes a mayores?</p>	Mediante adenda se aclarará el número de efectivos policiales que para este proyecto es de 62; igualmente se especificará el rango de los policiales.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
82	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS</b>	En cuanto a la dotación de la policía de carreteras, en la relación de equipo mínimo a ser dotado por el concesionario, se especifica una cantidad de	Esta son las cantidades que han sido solicitadas por la policía de carreteras. El número de cascos es igual al de policiales ya que en casos	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	cascos iguales al número de efectivos policiales. Por qué se solicitan un número de cascos iguales al número de efectivos, si hay muchos policiales que no conducirán motocicleta? (Ej. Intendentes, mayores, conductores de vehículos)	de emergencia puede existir la necesidad de movilizar todo el personal policial en moto.		
83	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Con respecto a las motocicletas, la totalidad de estas unidades deberán circular permanentemente y durante las 24 horas del día de manera simultánea? O el concesionario puede optimizar dichos equipos por turnos?	El número de motocicletas es el que le debe entregar el Concesionario a la Policía de Carreteras. La policía de carreteras determinará la utilización de éstas y sus respectivos turnos.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
84	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	La dotación a suministrar a la policía de carreteras se debe realizar en su totalidad una vez se firme el convenio POLCA – Concesionario (dentro de los primeros tres (3) meses?, o podrá entregarse a medida que se vayan terminando las UFs y estas se encuentren listas para su operación?	La dotación a suministrar a la policía de carreteras; Se debe suministrar una vez se firme el Convenio con la Policía de Carreteras.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
85	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	Solicitamos detallar claramente el alcance de las reparaciones de averías básicas. No definir este alcance de manera detallada va producir problemas y malos entendidos con los usuarios durante la etapa de operación y afectarán los índices de servicio del Concesionario	El alcance de la "avería básica" será la que determine a su juicio el mecánico, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice Técnico 2.	Apéndice Técnico 2 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 3.3.3.1.3 Equipo para auxilio mecánico.	TÉCNICA
86	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	El equipo mínimo a suministrar a la policía de carreteras fue aumentado en una gran proporción en los pliegos publicados como parte de la Adenda 2 del 27 de diciembre de 2013, sin embargo este aumento no se muestra reflejado en el valor final del contrato publicado en la parte especial del Contrato de Concesión numeral 3.4 valor del	Mediante Adenda se ajustará el equipo de la policía de carreteras de tal forma que su valor sea equivalente al originalmente solicitado.	Apéndice Técnico 2 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 3.3.9 Policía de Carreteras y PARTE	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Contrato, solicitamos el ajuste a este valor.		ESPECIAL DEL CONTRATO DE CONCESION numeral 3.4 Valor del Contrato.	
87	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Solicitamos se defina el número de paraderos para transporte público a instalar en el corredor vial y sus sitios de instalación.	Será obligación del concesionario definir la cantidad de paraderos necesarios, teniendo en cuenta la tipología de cada una de las zonas a intervenir.	Apéndice Técnico 2 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 2.1 Servicios de carácter obligatorio	TÉCNICA
88	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Solicitamos a la ANI nos aclare si la total diligencia que se menciona en este numeral, se podría entender como el cumplimiento del cronograma del contrato pactado con la ANI.	Se aclara que la total diligencia a la que se refiere este numeral no solamente se entiende como el cumplimiento del cronograma pactado sino también incluye todas las gestiones y trabajos que debe adelantar el concesionario para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.	Apéndice 8 técnico social. 5.3.4	TÉCNICA
89	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Cómo considera la ANI que deba llevarse a cabo la adquisición de baldíos o de las mejoras sobre los mismos	Se debe solicitar al INCODER la adjudicación de la franja de vía a la ANI, para que el concesionario pueda disponer de estas franjas, y si están ocupados, debe solicitarse la adjudicación del INCODER al poseedor, para poder adelantar la compra de la franja requerida para el proyecto, teniendo en cuenta los parámetros de la resolución de adjudicación	Anexo 1. Minuta de contrato parte General	TÉCNICA
90	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Según la información publicada en el Apéndice Técnico 1 entendemos que las vías que conectan el nuevo puente de Honda a cargo del INVIAS, con las vías objeto de esta licitación entre Honda –	Se hace la aclaración del alcance: *La construcción del acceso al nuevo puente en Honda está a cargo de INVIAS. La construcción de la glorieta ubicada en el	Apéndice Técnico 1 – 2.4 Unidades Funcionales del	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Dorada (Margen Izquierda Rio Magdalena) y con la vía Puerto Bogotá –Puerto Salgar están excluidas en el alcance de la concesión, solicitamos aclarar si es correcta nuestra apreciación.	km3+200 de la vía puerto Bogotá - Puerto Salgar hace parte de la estructuración. La operación y mantenimiento de la vía entre las conexiones que permitirán el acceso al nuevo puente de Honda sobre el Río Magdalena estará incluido en la estructuración. Una vez se termine la construcción que está a cargo del INVIAS.	Proyecto.	
91	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	En el documento se hace referencia a varios indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio, dentro de dichos indicadores se encuentra el de "Cola de Peaje", que es un indicador de servicio naturalmente para las zonas de cobro de cuota de peaje. Existirá algún indicador específico que evalúe las condiciones del tránsito y nivel de servicio experimentado por los usuarios en el resto de longitud de las vías como análogamente se propone en las zonas de peaje?	Los indicadores especificados por la ANI en su generalidad están enfocados a la medición de la calidad de la vía y de la prestación del servicio, lo cual se traduce en percepción de calidad del servicio para los usuarios; sin embargo, en términos de evaluación de las condiciones del tránsito se puede relacionar el indicador denominado: Ocupación de Carriles.	Apéndice Técnico 4. Indicadores	TÉCNICA
92	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Se indica que se deberán disponer como parte de los Servicios de Carácter Obligatorio, los paraderos para el servicio del transporte público y estaciones de control del peso, sin embargo no se indican los lineamientos que definan la cantidad, localización y especificaciones de estas zonas. Como se definirán las características mencionadas para dichas áreas?	Las Áreas de servicio se encuentran especificadas en el Apéndice Técnico 1, en cuanto a las zonas de pesaje el Concesionario deberá presentar un estudio de localización tal como se encuentra establecido en el numeral 3.3.8 del Apéndice de Operación y Mantenimiento. Finalmente los paraderos deberán ser ubicados según el diseño a Fase III que realice el Concesionario el cual deberá cumplir las normas y especificaciones contenidas en el Apéndice Técnico 3.	Apéndice Técnico 2. Sección 2.1	TÉCNICA
93	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	No se conoce el convenio ANI-Polca, tal cual se enuncia en el numeral 3.3.9, podría hacerse	El apéndice Técnico 2 sección 3.3.9.1. establece que el concesionario deberá suscribir	Apéndice 2, numeral 3.3.9	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		entrega de la versión actualizada por parte de la ANI.	un convenio con la Policía de Carreteras para que este pueda desempeñar las funciones de acuerdo a la ley aplicable. Por tal motivo, como parte de este proceso, no se publicará el convenio con la Policía de Carreteras debido a que es el concesionario el encargado de gestionar el convenio.		
94	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Se entiende de una vigilancia de la vía diferente a la inspección vial y a la seguridad de peajes, áreas de servicio, básculas, CCO, etc. No hay claridad sobre esta vigilancia.	Está claro en el enunciado. El concesionario debe vigilar la vía tal y como se indica en el numeral 3.3.11 del Apéndice 2.	Apéndice 2, numeral 3.3.11	TÉCNICA
95	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Confirmar si existe obligación de pago de viáticos a la POLCA.	Los viáticos deben pagarse a la Policía de Carreteras, pues hacen parte del convenio. En el presupuesto valorado se incluyeron los costos asociados a dicho ítem.	Apéndice 2, numeral 3.3.9	TÉCNICA
96	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Solicitamos definir cantidades, tamaños y localización de estos paneles led con el fin que todos los proponentes puedan ofertar en igualdad de condiciones.	La cantidad y ubicación de los paneles LED está definida dentro del numeral 3.7 del Apéndice Técnico 1.	Apéndice 2 Operación - Instalación de Paneles Led	TÉCNICA
97	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	El contrato permite que las obras que no se puedan ejecutar por eventos eximentes de responsabilidad, se puedan reprogramar sin que dicha reprogramación signifique un incumplimiento del concesionario. Sin embargo, en el evento que pasen mas de 730 días desde el momento en el cual se ha debido terminar la correspondiente Unidad Funcional, la ANI suspenderá el pago de la Compensación Especial correspondiente a dicha Unidad. Es decir que nuevamente se afectará la fuente de pago del concesionario por eventos eximentes de responsabilidad, sobre una inversión	Conforme lo establece la sección 14.1 (e) de la Parte General, si después de configurarse los supuestos requeridos por dicha Sección para la procedencia de la Compensación Especial transcurrieren 730 Días sin que se acabare la respectiva Unidad Funcional "...las Partes de buena fe revisarán el alcance del Contrato para determinar si resulta viable modificar el alcance de las Intervenciones, incluyendo la posibilidad de modificar o desafectar la Unidad Funcional respectiva –previo recálculo de la Retribución que refleje las modificaciones realizadas,	Observación 2 – Parte General – Capítulo XIV – Numeral 14.1 – literal d)	TÉCNICA- JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>que ya está hecha y que no se ha podido culminar por causas no imputables al concesionario que están plenamente reglamentadas en el contrato de concesión. Esta condición indudablemente incrementa el riesgo crediticio y la capacidad de poder apalancar adecuadamente los proyectos, siendo imposible estructurar las propuestas con estructuras de capital eficientes. Esto no solamente puede conllevar a una disminución de la cantidad de proponentes, sino a una mayor tasación del retorno del capital invertido, que inclusive genera que las propuestas no cierren con el nivel de ingresos propuesto al igual que sucede con la condición del literal a) mencionada anteriormente.</p>	<p>recálculo que se hará por el mutuo acuerdo de las Partes o por el Amigable Componedor. Si no es viable modificar el alcance de las Intervenciones, cualquiera de las Partes podrá solicitar la Terminación Anticipada del Contrato.” En consecuencia, el Contrato ya ofrece un mecanismo distinto al perpetuar el pago de una suma por la ejecución de un Proyecto no completado, para mitigar los efectos de la no terminación de la Unidad Funcional.</p>		
98	<p><b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b></p>	<p>De acuerdo con lo aquí previsto, la "Oferta Técnica" tan solo exige la manifestación por parte del Oferente de que contratará a personal de la zona del proyecto para la ejecución del mismo. Compromiso que claramente será asumido por todos los participantes, de manera que en la práctica la "Oferta Técnica" no constituye un criterio de calificación técnica de las propuestas ni un factor de selección objetiva que permita comparación entre las calidades de los oferentes.</p> <p>Se hace necesario que a través de las ofertas se pueda comparar la experiencia&gt; aptitudes, calidad técnica y verdaderas posibilidades de ejecutar de mejor manera el contrato y para ello es necesario determinar criterios objetivos de comparación, en términos, por ejemplo, de contratos técnicamente</p>	<p>Los requerimientos para la oferta técnica dentro del proceso de selección relativo a este Proyecto, son considerados por la Entidad como suficientes para determinar criterios de adjudicación, independientemente de que dichos criterios puedan o no ser verificables también posteriormente en la ejecución del futuro contrato que se celebre.</p>	Oferta Técnica	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>similares que se hayan celebrado, con contratos con valores y complejidad semejantes que se hayan ejecutado, capacidad técnica el equipo profesional, maquinaria o equipo disponible para la realización de los trabajos, etc., de manera que en realidad se conforme una verdadera "Oferta Técnica".</p> <p>Por esta razón, y considerando que en el proceso está prevista La entrega del plan de obras y el plan de mantenimiento y operación, pero que dicha entrega será posterior a la adjudicación, estimamos que la oferta técnica sea el plan de obras, de mantenimiento y operación de la concesión, debiéndose presentar éstos como parte de la propuesta y ser evaluados mediante los puntajes que al efecto diseñe a ANI, de modo que con base en estos verdaderos criterios técnicos de comparación, sí pueda establecerse, desde este punto de vista, cuál sería el contratista que ofrece mejores condiciones para la ejecución del contrato y el logro de los fines que el Estado persigue con el mismo.</p>			
99	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	El Capítulo II Tabla de Referencias Parte General con respecto al numeral 17.2 ( c )' establece o siguiente: "El valor mínimo pendiente de pago por la ANI en mora para configuración de la causal de terminación, para efectos de este proyecto, será el equivalente a dos (2) Aportes ANI del momento en que se encuentren operando todas las Unidades Funcionales". La posibilidad de acumular las cuotas	Por medio de la Adenda 5 modificó el numeral 17.1. c) de la tabla de referencias del Capítulo II de la Parte Especial y estableció que el valor mínimo pendiente de pago por la ANI en mora para la configuración de la causal de terminación será de Un (1) Aporte ANI.	Anexo 1: Minuta del contrato de concesión Parte General Numeral 3.4(e)	TÉCNICA-FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>anuales de Retribución por Vigencias Futuras significan un desfase en el flujo de financiación no para la configuración de la causal de terminación, para efectos de este Proyecto, será el equivalente a un (1&gt; Aporte ANI". Para este Provento el %RP será del cincuenta por ciento (50%&gt;. El 50% ponderado por índice de cumplimiento en ningún caso compensa los costos de operación y mantenimiento de la concesión. Se solicita que la fiduciaria certifique el valor de la operación y mantenimiento acumulados al año 18 y ese valor se divida entre el valor del VPIP18. La proporción calculada debería ser el porcentaje de Recaudo de peaje a partir del mes 217. De no acoger nuestra petición, solicitamos se nos informe la memoria de cálculo detallada a partir de la cual se obtuvo el 50%.</p>	<p>El porcentaje %RP se definió como un incentivo para compartir los potenciales beneficios entre el privado y el gobierno en caso de que se presente esta situación. Los costos asociados al tráfico correspondiente al VPIP deberán ser considerados por los proponentes en sus ofertas.</p> <p>Cabe señalar que en la Adenda 5 se modificó la sección 3.4. g) de la Parte General del Contrato, entre otras secciones, para definir el %RP1 y el %RP2.</p>		
100	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	<p>El numeral 3.5 relaciona los descuentos que el concesionario autoriza realizar sobre los ingresos que perciba durante la ejecución del contrato, sin que en el texto de esta disposición se haga mención, aclaración o salvedad alguna respecto de limitaciones que pudieren aplicarse para garantizar al concesionario un flujo cierto de recursos para atender el cumplimiento de las condiciones de financiación que adquiere con terceros en orden a ejecutar el contrato. Por su parte, el numeral 10.1 que regula el acápito de multas del contrato, no establece el monto de las mismas que podría ser aplicable por eventuales faltas del concesionario en la ejecución del contrato ni el monto máximo</p>	<p>En tanto la naturaleza de las Descuentos difiere considerablemente de la de las Deducciones, la Entidad no considera procedente establecer límite alguno para el cobro de dichos conceptos una vez estos han sido causados.</p> <p>Ahora bien, en lo relacionado a las Multas, el Contrato sí establece límites que cuyo cumplimiento puede implicar la declaratoria de caducidad del mismo. Por un lado, se tiene el valor máximo de Multas, el cual se menciona en la Sección 10.2(g) de la Parte General, y se determina en el Capítulo II de la Parte Especial. Por otro, se encuentra el tiempo máximo de</p>	<p>Anexo 1: Minuta del contrato de Concesión Parte General Numeral 3.5 Anexo 1: Parte especial Numerales 6.1 y 10.1</p>	TÉCNICA-FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>aplicable. Tampoco se definen estos aspectos aún en el numeral 6.1 de la parte especial del contrato. Evidentemente entendemos la política de retenciones y la consideramos un instrumento utilizado en muchos contratos de concesión en el mundo, pero por la falta de precisión en la cláusula es un factor que rechazan los bancos por la confiabilidad del flujo destinado al pago de las deudas y por lo tanto afecta la financiación del proyecto.</p> <p>Visto lo anterior, es pertinente señalar que una retención contractual de máximo 5% de los ingresos de los peajes del período en el que se practique por eventuales fallas en la operación debería ser definida como límite máximo, sin que ella resulte en todo caso contra del flujo de ingresos que garantiza la deuda&gt; principalmente constituida por las vigencias futuras, sino que se instrumente un mecanismo que absorba estos impactos dejando indemne el flujo de caja que responde por la financiación. Esta previsión afecta significativamente las posibilidades y grado de apalancamiento del proyecto si no se dota de las premisas que se sugieren (límite en monto e instrumento especial de garantía&gt;.El mecanismo que proponemos se basa en instrumentos ya regulados por aseguradores internacionales denominados "Performance Bonds" y diseñados especialmente para garantizar este tipo de eventos contractuales.</p>	<p>imposición de Multa, el cual es establecido para cada Multa en el Capítulo 6 de la Parte Especial.</p> <p>En cuanto al límite máximo de Deducciones, la Entidad considera que el establecido en la Sección 4.3. (b) de la Parte Especial corresponde a aquél necesario para garantizar la financiabilidad del Proyecto y la correcta ejecución del Contrato.</p>		
101	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL</b>	Como es de su conocimiento el pasado treinta y uno <31) de agosto del 2012 se publicó la	Cabe aclarar que la obligación de los futuros concesionarios de compensar por pérdida de	Anexo 1: Minuta del Contrato de	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	Y SAINC	<p>Resolución No. 1517, por medio de la cual Se adopta el Manual para la Asignación de Compensación por Pérdida de Biodiversidad, el cual es de obligatorio cumplimiento a partir del 1 de enero de 2013.</p> <p>El manual determina y cuantifica las medidas de compensación por pérdida de biodiversidad, entendidas como aquellos impactos que no pueden ser evitados, mitigados o corregidos respondiendo: i) cuánto compensar, u&gt; dónde compensar y iii) cómo compensar, las cuales buscan la conservación de un área ecológicamente equivalente a la afectada.</p> <p>De donde resulta claro que a los proyectos de concesión de infraestructura que en curso de precalificación en el 2013 les aplicará la resolución, sin embargo los documentos contractuales bajo estudio de los procesos de precalificación de 46 publicados por la ANI no fijan directamente las políticas de compensación de la Resolución 1517 de 2012, pero sí contemplan dentro de sus obligaciones el trámite y la obtención de las Licencias Ambientales y/o modificaciones y de compensaciones socioeconómicas a que haya lugar previstas en el numeral 7.2 literal c) por tanto el sistema de compensaciones de a Resolución resulta aplicable. Es por esta razón solicitamos Sea modificado la proporción de asunción de estas compensaciones económicas como está previsto en el contrato toda vez que al ser un tema aun sin regulación de límites y topes por el Gobierno Nacional y sobre su alcance, mal puede trasladarse</p>	<p>biodiversidad no nació con ocasión de la expedición de la Resolución 1517 de 2012. Al respecto la obligación legal de compensación por pérdida de biodiversidad instituida a través de varias medidas legales entre otras la Ley 23 de 1973, la Ley 99 de 1993 , y que a su vez desarrolla varios postulados del "Convenio sobre la diversidad Biológica" aprobado mediante la Ley 165 de 1994, vino a ser reglamentada por el Decreto 2820 de 2010, y seguidamente por la Resolución 1503 de 2010, mediante la cual se adoptó la Metodología, criterios y procedimientos para la determinación y cálculo de medidas de compensación desarrollada por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - MAVDT, The Nature Conservancy - TNC, World Wildlife Fund - WWF y Conservación Internacional – CI. En desarrollo de estas normas, el pasado 31 de agosto de 2012 el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible a través de la Resolución 1517 de 2012 adoptó el Manual para la Asignación de Compensaciones por Pérdida de Biodiversidad y dispuso que la misma sería aplicable para nuevas solicitudes a partir del 1 de enero de 2013. Ahora bien, el manual para la asignación de compensación por pérdida de biodiversidad, cuenta con las herramientas e información necesaria para la definición de las áreas a ser compensadas. En este sentido, en la Herramienta MAFE, permite ingresar la información de la Geodatabase respecto a las</p>	<p>Concesión Parte General numeral 7.2(c)</p>	

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>a los inversionistas privados el hecho de tener que asumir en porcentaje completo hasta del 120% y en una proporción para mayores, para obligaciones inciertas y totalmente indefinidas que pueden conducir al fracaso de cualquier intento de viabilidad financiera del proyecto. Solicitamos que las citadas compensaciones sean asumidas directamente por el Estado, pues dichos costos al ser tan amplios y sin estar debidamente presupuestados, desvirtúan la naturaleza de los proyectos.</p>	<p>áreas de protección ambiental, parques nacionales naturales, portafolio de conservación propuesto por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y demás zonas inscritas en el RUNAP o declaradas como áreas de manejo por autoridades competentes. De igual forma se permite ingresar la información de los ecosistemas que se encuentran afectados por el proyecto, en este caso por el diseño del proyecto vial y con un buffer de análisis que determine las áreas que están siendo afectadas. En este sentido, para que el análisis tenga representatividad, las coberturas vegetales analizadas, deben estar descritas y asociadas a las convenciones que maneja el mapa de ecosistemas de Colombia. De esta manera, la herramienta genera los factores de compensación para cada uno de ellos, la cual será expresada en términos de área para cada ecosistema. Así las cosas, el futuro concesionario cuenta con todas las herramientas necesarias para poder determinar las medidas de compensación que resultarían de la ejecución de este proyecto y por lo tanto la asignación del riesgo se mantiene como estaba prevista inicialmente.</p>		
102	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	Solicitamos aclarar que se entiende por "emergencia" en el literal g, del numeral 9.2.	Tal como lo establece el encabezado del Capítulo I de la Parte General, las palabras técnicas o científicas que no se encuentren definidas expresamente en este Contrato tendrán los significados que les correspondan	Anexo 1: Minuta del contrato de concesión Parte General Numeral 92(g)	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			según la técnica o ciencia respectiva y las demás palabras se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas.		
103	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	Se hace necesario implementar mecanismos de reconocimiento de avance de obra, a través de instrumentos que no sean caracterizados como Deuda Pública, pero que permitan efectuar a los financiadores adelantos parciales con el objetivo de mejorar el flujo de caja de las obras en la etapa de construcción. Se solicita ajustar la regulación del contrato, de la forma como se indicará a continuación: "1.1. Acta de Cálculo de la Retribución. Para cada Unidad Funcional, es el documento que suscribirán el Interventor y el Concesionario, la que en caso de ser cedida genera derechos de retribución para el Cesionario, en donde se consignarán las bases del cálculo de la Retribución del concesionario y los resultados de dicho cálculo, Cuando se cause la compensación Especial, deberá suscribirse un acta con el mismo contenido y para los mismos fines que el Acto de Cálculo de la Retribución, aclarando en su texto que se trata del cálculo de la Compensación Especial".	De acuerdo con lo establecido en la Sección 4.18(b), el Interventor verificará de manera bimestral el porcentaje de avance de obra, hecho del cual dejará constancia. Dicha constancia tendrá sólo los efectos que le brinde el Contrato, y en ningún caso corresponderá a un reconocimiento de la inversión del Concesionario hasta el momento, ni a la recepción por parte de la misma de la obra adelantada. En cuanto a la capacidad del Concesionario de ceder sus derechos económicos derivados del Contrato, la Sección 3.11 de la Parte General claramente establece que el Concesionario podrá adelantar las estructuras financieras que considere adecuadas para el desarrollo del Proyecto, incluyendo la cesión de sus derechos económicos derivados del Contrato a los Prestamistas.  Por otra parte, según la sección 14.1 (b) de la Parte General del Contrato, se indican las fracciones para establecer la Compensación Especial de acuerdo con el porcentaje de inversión efectivamente realizada.	Anexo 1. Minuta del contrato de Concesión Parte General	TECNICA - FINANCIERA
104	<b>E.P ANDRADE</b>	En aras de preservar el equilibrio económico del	El pago de los Aportes ANI están establecidos	Anexo 1: Minuta del	TÉCNICA-

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC	contrato y que se más etat en las contrataciones solicitamos que tengan quilvas q reglas los ingresos adeudados al concesionario por eventuales compensaciones económicas por disminución en los ingresos estipulados contractualmente, sean pagados al concesionario cada año, pasados los primeros tres años de operación de la concesión.	<p>en las secciones 3.1. e) y 3.6. La ANI considera que estos son los plazos mínimos que requiere para hacer los trámites correspondientes en cada caso.</p> <p>En relación con el recaudo, en la Adenda 5 se modificaron las secciones 3.4. b) i) y 3.4. c) de la Parte General del Contrato, entre otras, para establecer tres pagos de Diferencia de Recaudo en los años 8, 13 y 18.</p> <p>La ANI considera que estos plazos acotan significativamente el riesgo de liquidez a cargo del concesionario y por lo tanto no se acepta su solicitud.</p> <p>En todo caso, es pertinente señalar que, de acuerdo con el Capítulo XIII de la Parte General, le ecuación contractual incluye el cumplimiento de todas las obligaciones previstas por el Contrato y su esquema de asignación de riesgos, dentro de los cuales se encuentran los plazos y tasas mencionados en la Sección 3.6</p>	contrato de Concesión Parte General Numeral 9.3	FINANCIERA
105	E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC	El numeral 10.2 <a) trata de los plazos de cura, y prevé como plazo máximo sesenta (60) días. Solicitamos ampliación de este plazo a 120 días puesto que el actual será insuficiente.	La ANI considera que el plazo máximo de cura es el adecuado a la naturaleza y gravedad de las conductas que generan las Multas mencionadas en la Parte Especial.	Anexo 1: Minuta Concesión Parte General Numeral 10.2(a)	TÉCNICA
106	E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC	Se establece en la fórmula de Terminación anticipada en Fase de Anexo 1: Minuta Técnica contrato Terminación del contrato de Preconstrucción que ARi son: "Costos durante el Mes ¿asociados con ~ PÉe Estándar Liquidación	Mediante la Adenda 5 se modificó la Parte Especial, se incluyó en la Tabla de Referencias a la Parte General del Capítulo II, una mención en la cual se aclara que dentro del factor ARi, correspondiente a la fórmula de la sección 18.3	Anexo 1 Minuta del Contrato Parte General Numeral 8.3	TÉCNICA-FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>las actividades que haya realizado el Concesionario durante la Fase de Preconstrucción y que hayan sido reconocidos por ANI, en Pesos :corrientes."</p> <p>Además se establece que los costos asociados con las actividades son exclusivamente los que se encuentran en una lista dentro de los cuales se encuentran los "Costos de Operación y Mantenimiento, gastos de administración e impuestos, en el Mes</p> <p>La ANI en ningún caso reconoce los costos de intervención, por lo que en el futuro, en el momento en que llegare a darse aplicación de la fórmula no habrá fuente alguna de los costos, exceptuando la relación de costos de la contabilidad del patrimonio autónomo en la fiduciaria. Se solicita aclarar cómo será el reconocimiento de la ANI para los costos de Intervención.</p>	(e), se incluyen los costos de las intervenciones prioritarias a las cuales hace referencia la sección 4.2 (a) (iv) del Apéndice Técnico 1 Alcance del Proyecto.		
107	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	Entendemos que en el Apéndice no existe "doble calzada' o sea, en ningún subsector habrá separador central (En específico el Subsector 4). Solicitamos confirmar nuestro entendimiento.	Se aclara que la única doble calzada prevista en el proyecto es la UF1 la cual es toda en doble calzada. Por otra parte se informa que para los subsectores de esta unidad funcional se establece un ancho mínimo del separador central referenciado en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice técnico N~. 1 Tabla 30 - UF5	TÉCNICA
108	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	Solicitar aclarar nuestro entendimiento si una vez terminada la unidad funcional, el tramo antiguo regresa a la ANI, o debe continuarse con su mantenimiento y operación por parte del concesionario hasta terminar la concesión.	Las obras de Operación y Mantenimiento del Proyecto deberán desarrollarse según lo establecido en el capítulo IX de la Parte General y el Apéndice Técnico 2.	Anexo 1. Minuto Parte General, Numeral 9.6	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
109	<b>E.P ANDRADE GUTIERREZ, PAVCOL Y SAINC</b>	De conformidad con el contrato, el Concesionario instalará una línea dedicada a la AM para transmitir información que será recibida en cuatro terminales> las que el Concesionario instalara en el Ministerio del Transporte, en la Policía de Carreteras y las demás en la ANI. (Infraestructura y software). Para tal efecto el Concesionario deberá instalar un sistema que incluya Fibra óptica y las canalizaciones necesarias a todo lo largo de la vía y que deberá enlazar con los sistemas de información de ANI. Adicionalmente, el Concesionario podrá proponer a la AM en el Manual de Operación, la implementación de un sistema de comunicación por Web e Internet. Consideramos necesario definir los requerimientos de ANI.	Se aclara que el concesionario deberá cumplir con los requerimientos establecidos en los Apéndices Técnicos y en la demás documentación, incluyendo la transmisión de información a la ANI y demás instituciones en los términos definidos contractualmente.	Apéndice técnico No. Iv 2	TÉCNICA
110	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Estudios y diseños. Cláusula 6.1.  Para efectos de determinar el plazo requerido para la elaboración de los estudios de trazado y diseño, así como los correspondientes a los estudios de detalle, el término de 210 días parece insuficiente.	La Entidad considera que el término previsto para la entrega de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales y de los Estudios de Detalle para aquellas cuya ejecución debe comenzar al inicio de la Fase de Construcción es suficiente para las características del Proyecto.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
111	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Tarifas. Cláusula 3.3(g) Parte General.  Agradecemos aclarar si los cálculos de esta sección se efectúan tomando como base la Resolución inicial de tarifas.	Tal y como lo establece la Sección 3.3(g), dicho cálculo se realizará conforme la estructura tarifaria establecida en la Resolución de Peaje del Proyecto.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
112	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Porcentajes de Recaudo (%RP1 y %RP2). Cláusula 3.4 (g)	Según lo establecido en la sección 3.4 (g) de la Parte General, el Concesionario tendrá derecho a recibir el (i) %RP1 o (ii) %RP2 cuando antes	Minuta del Contrato de concesión y sus	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Respetuosamente solicitamos explicar la finalidad de contemplar dos porcentajes de recaudo diferentes.</p> <p>Cálculos preliminares que hemos realizado al respecto indican que en los periodos en los que se cause la Rp1 la sociedad concesionaria incurriría en pérdidas, lo cual hace poco sentido debido a que la remuneración debe cubrir la totalidad de los gastos del concesionario. Por lo anterior solicitamos volver a la versión anterior en la que solo existía un %RP igual al 50% del recaudo de peaje o aumentar el %RP1 a por lo menos el 30% del ingreso de peajes.</p>	<p>del año 25: (i) se alcance el VPIP o (ii) cuando VPIP'm sea igual al VPIP, respectivamente. El objetivo de este mecanismo es compartir los ingresos derivados del mayor tráfico entre el público y el privado.. Lo anterior considerando que el Concesionario debe incorporar en su oferta económica todos los costos derivados del mantenimiento de la vía durante toda del proyecto, según el tráfico previsto en sus propios estudios.</p> <p>Los valores diferenciales, %RP1 y %RP2, permiten distinguir el momento en que el Concesionario obtiene el VPIP en el caso en que la ANI ha pagado diferencias de recaudo y el momento en que el Concesionario alcanza el VPIP como consecuencia del tráfico realmente observado. Este mecanismo pretende generar una mayor simetría entre la asignación de riesgos, otorgando al Concesionario un %RP mayor, cuando el tráfico de la vía ha sido mayor al previsto, sin necesidad de pagos adicionales por parte de la ANI.</p> <p>Con respecto a la redacción del numeral 3.4 (g), la Entidad considera que es clara y no considera necesario ningún ajuste adicional.</p>	documentos soporte.	
113	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	En la indicada Tabla no se hace referencia al indicador O1 por lo que se entiende que el mismo no aplica en ningún caso para la etapa pre-operativa de este contrato. Solicitamos se confirme	Los indicadores relacionados en la tabla 1 del numeral 3.3.1 del apéndice 2, son los que están vinculados a la medición del nivel de servicio de la etapa preoperativa del proyecto.	Apéndice 2. 3 Operación del proyecto 3.3.1 Operación en	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		este concepto.		etapa Pre-operativa Tabla 1: Niveles etapa Pre-operativa Indicador O1	
114	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	En la indicada tabla de niveles de servicio para la etapa pre-operativa se hace referencia en los indicadores O4 y O5 a tiempos de respuesta de señalización, despeje, respuesta de ambulancia, llegada de grúa, etc. Solicitamos se detalle la referencia a partir de la cual comienza a contar cada uno de los tiempos especificados.	El tiempo de respuesta para los indicadores O4 y O5 empieza a contar a partir que se identifica el incidente por parte del concesionario.	Apéndice 2. 3 Operación del proyecto 3.3.1 Operación en etapa Pre-operativa Tabla 1: Niveles etapa Pre-operativa Indicadores O4 y O5	TÉCNICA
115	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	En las indicadas tablas de Indicadores para la etapa operativa se hace referencia en los indicadores O4, O5, O7 y O8 a tiempos de respuesta de señalización, despeje, respuesta de ambulancia, llegada de grúa, etc. Solicitamos se detalle la referencia a partir de la cual comienza a contar cada uno de los tiempos especificados.	El tiempo de respuesta para los indicadores O4 y O5 empieza a contar a partir que se identifica el incidente por parte del concesionario tal como lo establece el numeral 5.4.3 Tiempo de Respuesta del Apéndice Técnico de Indicadores.	Apéndice 4. 3 Indicadores Tabla 1: Indicadores en vías y puentes Indicadores O4 y O5 Tabla 2: Indicadores en túneles Indicadores O7 y O8	TÉCNICA
116	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	En la tabla señalada se afirma para cada indicador que el incumplimiento del mismo generará la multa prevista en la Sección 6.1 (l) de la Parte Especial. En esta Sección se definen multas por incumplimiento de especificaciones técnicas (20 salarios mínimos mensuales por día desde el requerimiento). En la Sección 6.1 (k) sí se detallan	La multa a la cual se refiere la tabla 1 del Apéndice Técnico 2 es la Multa por Incumplimientos recurrentes de los Indicadores de la sección 6.1. j) de la Parte Especial. Se hará el ajuste en el Apéndice 2 mediante adenda.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.1 Operación en etapa Pre-operativa Tabla 1: Niveles	TÉCNICA-JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		multas por incumplimientos recurrentes en etapa pre-operativa (30 salarios mínimos mensuales por día desde el requerimiento). Se solicita aclarar cuál de los dos apartados de la citada Sección sería de aplicación (y por consiguiente cuál sería la multa aplicable).		etapa Pre-operativa Multas por incumplimiento en etapa pre-operativa	
117	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Se solicita la publicación del documento Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras citado en el punto 3.3.9 del Apéndice 2. De igual modo se solicita se aclare si será obligación del Concesionario la reposición de todos los equipos detallados, al final de su vida útil, durante el periodo del Contrato. Se entiende que este protocolo se detalla en el mencionado Anexo.	La Agencia ha establecido que es más conveniente por las particularidades de cada uno de los proyectos de Cuarta Generación de Concesiones que el tema sea abordado directamente por el Concesionario con la PONAL una vez se adjudiquen los procesos licitatorios. Por otra parte EL concesionario tiene la obligación de reponer todos los equipos al final de su vida útil durante el periodo del contrato.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.9 Policía de Carreteras 7 Anexos Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras	TÉCNICA
118	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Con respecto a los sistemas de control de tráfico, se indica que se deberán instalar CCTV en las estaciones de peaje, áreas de servicio y en las zonas que la Policía de Carreteras considere necesarias por cuestiones de seguridad. De igual manera los equipos de control de tráfico deberán ser instalados en todas las estaciones de peaje y en otros puntos donde se requiera monitorear el tráfico. Dada la incertidumbre que estos puntos de control de tránsito en ubicaciones distintas de estaciones de peaje y áreas de servicio introducen en el dimensionamiento final de equipos, se solicita se aclare el modo de abono de esta inversión extraordinaria.	Se aclara que el concesionario deberá prever que sus elementos y personal sean suficientes para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales exigidas por la ANI. En ese orden de ideas, la instalación de CCTV no se considerará como una inversión extraordinaria.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.5 Operación y Seguimiento del Tránsito 3.3.5.1 Sistema de control de tránsito	TÉCNICA
119	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL</b>	Se solicita se aclare el valor del porcentaje de Recaudo de Peaje (%RP). Los valores del mismo	En la Adenda 5 se ajustaron la sección 4.2. a) y la sección 3.4 g) de la Tabla de referencias del	Contrato Parte Especial	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	<b>CONCESIONES</b>	presentados en los apartados de la Parte Especial del Contrato indicados difieren (50% en el Capítulo II y 11% en Capítulo IV).	Capítulo II de la Parte Especial para aclarar que habrá dos %RP, lo anterior en concordancia con la sección 3.4. g) del Contrato Parte General, así: - El %RP1 será del once por ciento (11%) - El %RP2 será del cincuenta por ciento (50%)	Capítulo II. Tabla de referencias a la Parte general - 3.4 (e) Capítulo IV. Aspectos económicos del Contrato 4.3 (a)	
120	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	En la Parte Especial del Contrato se describen los eventos en los que se alcanzará el Límite de Deducciones, siendo uno de estos eventos: “Cuando dentro de cualquier lapso consecutivo de 60 meses, el Índice de Cumplimiento correspondiente a 36 meses o más haya sido igual o inferior a 0.88 en cada uno de esos 36 meses”.  Según lo definido en el punto 6 del Apéndice 4 (en donde sólo hay una unidad funcional), se solicita se aclare si “Índice de Cumplimiento” en la primera afirmación, pretende significar “Índice de Cumplimiento de una misma Unidad Funcional”.	De acuerdo a lo establecido en el numeral 6 del Apéndice Técnico 4 anexo a la Adenda 6, el cálculo del Índice de cumplimiento se realiza para cada Unidad Funcional y así mismo el Límite de Deducciones será aplicado para cada una de ellas.	Parte Especial del Contrato 4.3 Cálculo de la Retribución Apartado (c) (ii) Apéndice 4 6. Cálculo del Índice de cumplimiento	TÉCNICA
121	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Se solicita se defina si será entregada alguna Área de Servicio existente, ya que como dicta el Apéndice Técnico 2, en este caso éstas deberán ser adaptadas a las exigencias del mismo y por lo tanto el Concesionario precisará computar este costo.	Se aclara que para este proyecto no se tienen áreas de servicio existentes.	Apéndice 1. 3 Instalaciones en el corredor 3.3 Áreas de Servicio	TÉCNICA
122	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	Si bien en el punto 2.1 del Apéndice 2 se describe como uno de los Servicios de carácter obligatorio el: “Pago de peaje con tarjeta o Telepeaje”, en el siguiente punto 3.3.4.3 se indica que “se	Según lo establecido en el Apéndice 2 en el numeral 3.3.4.3: se establece que el Concesionario deberá instalar al menos un carril de cobro semiautomático por sentido.	Apéndice 2. 2 Servicios a cargo del Concesionario 3. Operación del	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>consideran” 3 modalidades de cobro pero no queda especificado cuál de estas modalidades será estrictamente obligatoria.</p> <p>Se solicita se defina qué sistemas de cobro de peaje es obligatorio implantar:</p> <p>-Manual</p> <p>-Pago con tarjeta de crédito/débito</p> <p>-Pago con tarjeta de aproximación</p> <p>-Pago mediante telepeaje</p>		Proyecto	
123	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	<p>En el numeral 2.2 Vías existentes comprendidas en el Proyecto del Apéndice Técnico 1 Alcance del Proyecto, se menciona que “En consecuencia, como se señala en la Parte General, la entrega de la infraestructura se hará en el estado en que se encuentre, por lo que la información siguiente no genera obligación alguna a cargo de la ANI, ni servirá de base para observación o condicionamiento de cualquier tipo, al momento de la entrega por pretendidas o reales diferencias entre la información que aquí se incluye y la real condición del Corredor del Proyecto”. Solicitamos a la ANI asumir los costos relacionados con la variación del estado de la infraestructura a intervenir, por eventos de fuerza mayor o eventos irresistibles sobrevinientes ocurridos entre la fecha de presentación de la oferta y la fecha del Acta de Entrega de la Infraestructura ya que solo hasta después de esta fecha, el concesionario estará en la capacidad de adquirir seguros y pólizas sobre dicha infraestructura.</p>	<p>No se acepta la solicitud del observante. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones, lo cual debe incluir la identificación previa del estado en que se encuentra la vía. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.</p> <p>Por lo anterior, en la sección 13.2 (a) (i) de la Parte General, se establece que el Concesionario debe asumir los efectos favorables o desfavorables derivados de las condiciones de la infraestructura correspondiente al Proyecto en el estado en que sea entregada por la ANI, en tanto sus</p>	Apéndice Técnico 1 Numeral 2.2 Vías Existentes Comprendidas en el Proyecto.	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			obligaciones de resultado para la entrega de las Intervenciones y para la Operación y el Mantenimiento – aun en la Etapa Preoperativa– no se reducirán, ni la Retribución se aumentará por dichas condiciones cualesquiera que ellas sean.		
124	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos modificar la nota de la "Tabla 24 – UF4. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos" del Apéndice Técnico 1, la cual dice:"Nota: Las excepciones a la velocidad de diseño corresponden a los pasos por centros urbanos.", por la siguiente: "Nota: Dentro de la excepción a la velocidad de diseño se debe incluir los pasos urbanos". Lo anterior considerando que los diseños presentados por el Estructurador Integral tiene excepciones a la velocidad de diseño en tramos que no son pasos urbanos en esta unidad funcional.	Dentro del proceso de estructuración se identificaron los pasos urbanos a ser intervenidos y se realizó un diagnóstico preliminar de las intervenciones a realizar, por lo cual el Concesionario deberá realizar los diseños definitivos teniendo en cuenta las características técnicas de cada Subsector que conforma las Unidades Funcionales.	Apéndice Técnico 1 Numeral 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales	TÉCNICA
125	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos eliminar la palabra "etc." del final del párrafo 1 ya que esto puede llevarse a interpretaciones subjetivas.	Se realizará el ajuste mediante Adenda	Apéndice Técnico 1 Numeral 4.2 Alcance de las Intervenciones (a) (iii) 1.	TÉCNICA
126	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	En la tabla 1 Niveles de servicio para la etapa pre operativa, del numeral 3.3.1. del Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento, para el indicador O5 Tiempo de atención de accidentes y emergencias se exige que "si el accidente implica varios heridos o nivel de gravedad que no pueden atenderse en una sola ambulancia deberán presentarse tantos vehículos de auxilio como se requieran tanto por la gravedad o número de heridos como para cumplir	La observación no procede. El concesionario deberá garantizar el cumplimiento de los indicadores establecidos para la etapa pre operativa en los términos establecidos en los apéndices técnicos.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.1 Tabla 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		con el tiempo de despeje." teniendo en cuenta la posibilidad de accidentes que tengan varios heridos (si son dos buses involucrados en el accidente podrían ser más de veinte heridos) y que ni siquiera en las poblaciones aledañas al proyecto pudieran no existir ese número de ambulancias, y por otro lado la necesidad real del número de ambulancias necesarias solo sería detectado por el primer equipo que llegue al sitio del accidente, solicitamos que el indicador mida el tiempo de respuesta de la primera ambulancia en llegar al sitio del accidente.			
127	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	La disponibilidad de todos los equipos de control de tráfico deberá ser cuando menos del 99% anual. Se solicita indicar la metodología con la cual se calculará la disponibilidad y como se define?	El concesionario deberá disponer de todos los equipos que se relacionan en el numeral 3.3.5.1 que conforma el Sistema de Control de Tráfico cuando menos del 99% anual, entendiéndose que esta operación de control debe realizarse durante 24 horas del día todo el año.	Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento Numeral 3.3 Obligaciones Particulares de Operación Subnumeral 3.3.5.1 Sistema de Control de Tráfico.	TÉCNICA
128	<b>ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN GUATAQUÍ</b>	Solicitamos se modifique el tiempo de atención de accidentes y que este sea en función de la distancia, (tiempo de alistamiento + el tiempo de traslado)	La entidad considera que los plazos establecidos en el Contrato de Concesión son razonables y se ajustan a las necesidades del proyecto.	APENDICE TÉCNICO 4 INDICADORES - Capitulo 3 - Tabla 3 Indicadores (Pavimento Rígido y Flexible)	TÉCNICA
129	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	Infraestructura Intervenida por Terceros Contratistas:  Ciertos proyectos como el 009, tienen ciertos	La pregunta no aplica para este proyecto	Contrato de Concesión Parte Especial	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>tramos de la infraestructura que no serán entregados al Concesionarios dentro de los 20 Días siguientes a la constitución del Patrimonio Autónomo ya que los mismos están siendo intervenidos por terceros contratistas. No obstante lo anterior,</p> <p>“El Concesionario tiene la obligación de recibir los tramos y puntos intervenidos mediante los citados Contratos, en el estado en que se encuentren, mediante Acta de Entrega de la Infraestructura suscrita entre el Concesionario y la ANI dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a partir de la firma del Acta de Liquidación de los mismos. El Concesionario deberá garantizar en los tramos o puntos donde se hicieron intervenciones que se incorporen a la respectiva Unidad Funcional, el cumplimiento de los indicadores en los mismos términos descritos en el Apéndice Técnico 4 para cada una de las Unidades Funcionales”</p> <p>Teniendo en cuenta que el estado de dicha infraestructura y su entrega depende de terceros y no está bajo el control del Concesionario, solicitamos que los efectos favorables o desfavorables del estado de dichos tramos sea asumido por la ANI incluido el riesgo de mayores costos, tiempo de cumplimiento sea asumido por la ANI.</p> <p>De igual forma, solicitamos que los derechos de la ANI (o de la entidad pública contratante) en contra</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		de los terceros contratistas le sean cedidos al Concesionario, así como cualquier derecho relacionado con la indemnización de las pólizas de seguro tomadas por dichos contratistas respecto de las obras en dichos tramos.			
130	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	<p>Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción: El numeral 4.4 de la Parte General en lo relacionado con las Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción contempla la siguiente:</p> <p>“(h) Haber cumplido con las obligaciones previstas en los Apéndices y Anexos del Contrato que deben ser cumplidas durante la Fase de Preconstrucción”.</p> <p>Al respecto, en aras que no haya duda sobre las obligaciones que deben cumplirse en aras de satisfacer la anterior Condición Precedente para el Inicio de la Fase de Construcción, solicitamos comedidamente a la ANI precisar cuáles son cada una de las obligaciones a las que se refiere el literal “h” del numeral 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión.</p>	Las obligaciones de que trata la sección 4.4 (h) de la Parte General, cuyo cumplimiento es condición precedente para el Inicio de la Fase de Construcción, deben ser consultadas en los diferentes Apéndices y Anexos del Contrato de Concesión, los cuales hacen parte integral de éste y por lo tanto deben ser conocidos a cabalidad por el Concesionario.	Fase de construcción Contrato de Concesión Parte General 4.4 (h)	TÉCNICA
131	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	<p>Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Preoperativa:</p> <p>El numeral 4.4 de la Parte General desarrolla las Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción. Dentro de esas condiciones precedentes se encuentran las siguientes:</p> <p>“(b) Haberse obtenido la no objeción de los Estudios de Detalle de las Intervenciones de las</p>	Los plazos establecidos en la sección 5.2 de la Parte Especial son los plazos máximos para el inicio de la operación de las Unidades Funcionales y ese plazo no se verá afectado por las demoras del Concesionario en cumplir con las condiciones precedentes para el inicio de las Intervenciones de cada unidad funcional, sin perjuicio de las previsiones contractuales aplicables cuando la	Etapa Preoperativa Contrato de Concesión Parte General 1.4 2.5 4.4	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras (...)</p> <p>(e) Respecto de los Predios, el Concesionario deberá (i) haber adquirido; o (ii) demostrar que se tiene disponibilidad –entendida como la tenencia que le permita al Concesionario acceder físicamente al predio– sobre el ochenta por ciento (80%) (ya sea por (i), por (ii) o por la suma de ambos) de la longitud efectiva de los Predios necesarios para la ejecución de la primera Unidad Funcional cuyas Intervenciones deban acometerse al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras.</p> <p>(f) 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), que requieran conforme a la Ley Aplicable de Licencias y/o Permisos.</p> <p>(g) Respecto del cumplimiento del proceso de consulta previa a comunidades étnicas, en los casos en los que aplique para el inicio de las Intervenciones de las Unidades Funcionales que deben acometerse al inicio de la Fase de Construcción, haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio</p>	<p>demora se deba a Eventos Eximentes de Responsabilidad. Por lo tanto, no se acepta su solicitud.</p>	<p>Parte Especial</p>	

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>del Interior” (Subrayado fuera de texto).</p> <p>En este orden de ideas, en la medida que varias de las referidas condiciones precedentes se pueden cumplir respecto de “la primera Unidad Funcional cuyas Intervenciones deban acometerse al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras”, y que una vez cumplidas la totalidad de condiciones precedentes establecidas en el numeral 4.1 de la Parte General el Concesionario procederá a suscribir el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, es posible entender que estando en ejecución las intervenciones de la primera Unidad Funcional, paralelamente el Concesionario estará culminando la obtención de los predios y licencias, así como la finalización de los Estudios de Detalle de las demás unidades funcionales.</p> <p>En este contexto, solicitamos comedidamente a la ANI lo siguiente:</p> <p>(i) Incluir en la Parte Especial de los respectivos Contratos de Concesión que los plazos máximos previstos para la ejecución de las unidades funcionales establecidos en la Parte Especial se empezarán a contar desde el momento en que el interventor acredite (mediante un “Acta de Inicio de Construcción de Unidad Funcional”) que el Concesionario ha obtenido los predios y licencias y que el Concesionario ha finalizado de los Estudios de Detalle de la unidad funcional subsiguiente.</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		(ii) Regular el procedimiento que regirá la aprobación de la antes denominada “Acta de Inicio de Construcción de Unidad Funcional”, en la que el interventor dará fe de que el Concesionario ha cumplido con los requisitos aplicables (obtención de los predios de las licencias y finalización de los Estudios de Detalle), de tal forma que desde la fecha de suscripción de dicha acta se empiecen a contabilizar los plazos máximos antes referidos.			
132	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	<p>Sistema de Control de Tráfico- Detectores de Altura: En el Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión se establecieron los siguientes requisitos en relación con los equipos del Sistema de Control de Tráfico:</p> <p>“En cada Estación de Peaje, el Sistema de Control de Tráfico deberá contar al menos con los siguientes equipos: equipos de detección y sensores de pista (o carril), paneles de mensajes variables (al menos dos por cada área de peaje), equipos de monitoreo meteorológico, vehículos de inspección de tráfico, circuito cerrado de TV (CCTV), cámara panorámica, detectores de altura, y sistemas de control de velocidad. (...)”</p> <p>Los detectores de altura deberán ser de tecnología láser y se requerirá colocarlos antes de la entrada de las Estaciones de Peaje en ambos sentidos de la(s) vía(s), en todos los puentes con restricciones de altura, túneles y en todas las intersecciones a desnivel. El Interventor podrá exigir la instalación</p>	Para la Entidad es necesario que el concesionario realice la instalación de la tecnología láser acorde a las necesidades del proyecto, teniendo en cuenta que los detectores de altura se requieren no solamente para los puentes sino para otro tipo de estructuras. Los detectores de altura se requieren precisamente en aquellas estructuras (puentes, túneles, puentes peatonales, pasos a desnivel, pasos deprimidos, estaciones de peaje, entre otros), en las cuáles se requiere verificar, por razones de seguridad, la altura o el ancho de los vehículos antes de ingresar a las mismas, con el fin de que éstos cumplan con la altura o ancho máximos permitidos para evitar colisiones y daños a las estructuras mencionadas.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>de detectores adicionales si lo considera técnicamente necesario. (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Al respecto, solicitamos comedidamente precisar cual el objeto de exigir detectores de altura en la medida que entendemos que no hay restricciones de altura sobre los puentes de los Proyectos.</p>			
133	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	<p><b>Puntos De Control De Tráfico:</b> Solicitamos comedidamente informarnos si ya están definidos los puntos de control de tráfico que deberán ser instalados para monitorear el tráfico, ya que solo se enuncia que serán <i>“definidos conjuntamente por el Concesionario y la Interventoría”</i>. En caso de que aún no estén definidos, agradecemos indicarnos un número mínimo de puntos a tomar en cuenta.</p>	Los equipos de control de tráfico deberán ser instalados en todas las Estaciones de Peaje y en otros puntos donde se requiera monitorear el tráfico, los cuales serán definidos por el concesionario dentro del manual de operación y revisados por la interventoría.	Apéndice Técnico 2 3.3.5.1	TÉCNICA
134	<b>BRIGARD &amp; URRUTIA ABOGADOS</b>	<p>Bases de Operación: En el numeral 3.3.3.1.1 “Bases de Operación”, se indica que el “Concesionario dispondrá de tantas Bases de Operaciones como Estaciones de Peaje existan en la vía”. Al respecto, consideramos que en algunos casos parece excesivo el número de bases de operación debido a los equipamientos que solicita (2 ambulancias, 1 Grúa para vehículos livianos, 1 Grúa para vehículos pesado, 1 Cama baja). Por esta razón solicitamos comedidamente disminuir el número de bases de operación por cada 100 kms, (requerimientos de la ANI) a una base de operación.</p>	La observación no procede, ya que se debe garantizar que en cada peaje exista una base de operación.	Apéndice Técnico 2 3.3.3.1.1	TÉCNICA
135	<b>CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.</b>	6.8. Sección 4.2 Principales Obligaciones del Concesionario en la Etapa de Preconstrucción Literal t), se establece la obligación de salir en	Los deberes de defensa jurídica y protección de los derechos sobre los bienes que conforman la infraestructura entregada en concesión	Derecho de vía	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>defensa jurídica de los bienes que conforman la infraestructura entregada en concesión y de los derechos que se le han conferido, especialmente la defensa y protección del Corredor del Proyecto y la protección de la destinación legal de las Fajas. Se sugiere modificar por: Poner en conocimiento de las autoridades competentes, las infracciones contra los bienes que conforman la infraestructura vial y el derecho de vía, para que estas inicien las acciones correspondientes.</p>	<p>asignados al Concesionario en el Contrato, derivan del hecho que es precisamente el concesionario quien se encuentra en tenencia de la vía y por lo tanto detenta, en virtud de las actividades y obligaciones surgidas del contrato, la guarda jurídica y física de los bienes de la Concesión.</p> <p>Siendo esto así, el Concesionario deberá hacer uso de todas las acciones a las que esté legitimado de acuerdo con la Ley Aplicable para salir en defensa jurídica de dichos bienes en su tenencia.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la defensa jurídica de la destinación legal de las Fajas, el Concesionario deberá adelantar todas las acciones a las que esté legitimado de acuerdo con la Ley Aplicable para su protección, lo cual incluye la solicitud a la Policía de Carreteras o a la autoridad competente de acuerdo con la Ley Aplicable, para que mantengan las fajas libres de cualquier intervención u obstáculo.</p> <p>Por lo anterior no se acepta la solicitud del observante..</p>		
136	<b>CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.</b>	<p>6.25. Capítulo XIX Varios, numeral 19.1 Obras Menores no Previstas, solicitadas por Autoridades Gubernamentales o por comunidades, Literal (a): Durante la ejecución del presente Contrato la ANI podrá decidir que se ejecuten obras menores no previstas ni en las Especificaciones Técnicas de este Contrato ni en la Licencia Ambiental y/u otros</p>	<p>El criterio de “normalidad” en la ejecución del Proyecto, para determinar la procedencia de las Obras Menores no previstas, solicitadas por Autoridades Gubernamentales o por comunidades (sección 19.1 (a)) deberá establecerse para cada caso específico. En todo caso la misma sección mencionada indica que</p>	Obras Menores No Previstas	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>permisos o concesiones ambientales, solicitadas por las Autoridades Gubernamentales del orden nacional, departamental o municipal o por comunidades ubicadas dentro del área de influencia directa del Proyecto y que resulten indispensables para la normal ejecución del Proyecto.</p> <p>Al respecto se pregunta: ¿Cuáles serán los criterios que utilizará la entidad para definir qué obras resultan indispensables para la normal ejecución del Proyecto? Es decir, basados en qué se entenderá que una obra solicitada por estas entidades o grupos, es o no indispensable para la “normal” ejecución del Proyecto.</p>	no debe entenderse por obras menores no previstas, refiriéndose a las obras que pretendan ampliar de manera sustancial la capacidad de las vías que hacen parte del Proyecto ni otro tipo de intervenciones que cambien sustancialmente el alcance del Proyecto.		
137	<b>CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.</b>	6.26. Capítulo XIX Varios, Literal (c), En el literal (c) se establece que en el caso de que no se logre el acuerdo anterior o si, en cada caso particular, no se logra un acuerdo en cuanto al costo de cada obra de manera previa a su ejecución, las obras serán ejecutadas por un tercero que deberá ser contratado por el Concesionario, al respecto se solicita modificarlo para que sea el Concedente quien las contrate.	Por cuestiones de economía y de eficiencia ha de ser el concesionario quien escoja al tercero que ha de ejecutar las obras menores no previstas, en los términos de la sección 19.1 (c) de la Parte General, pues para la Entidad es importante que el Concesionario siga asumiendo la responsabilidad sobre las obras del Proyecto y por ello el contrato de concesión le otorga al concesionario las herramientas de control sobre las actividades del subcontratista.	Obras Menores No Previstas	TÉCNICA
138	<b>CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.</b>	6.27. Capítulo XIX Varios, Sección 19.2, literal (h), el costo de las Obras Complementarias y –de ser el caso– el mayor costo por la operación y el mantenimiento de las mismas, será asumido completamente por la ANI, al respecto se pregunta: ¿Con cargo a qué recursos serán asumidos por la ANI los costos de estas obras y de la operación y	Conforme lo establece la sección 19.2 (h) de la Parte General específica que el costo de las obras complementarias y el mayor costo por la operación y mantenimiento de las mismas, será asumido enteramente por la ANI, con cargo a los recursos que de acuerdo con la Ley Aplicable y el Contrato pueda destinar para tal	Costo de las Obras Complementarias	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		mantenimiento?	efecto. Es de advertir que las Obras Complementarias serán en todo caso objeto de un contrato adicional y por lo tanto, requerirán cumplir con la normatividad presupuestal vigente para su suscripción.		
139	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	En relación con el Apéndice Técnico No 2 - Operación y mantenimiento y específicamente a la Tabla 7: Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carretera, no entendemos por qué se sigue incrementando el número de equipos mínimos y equipamiento logístico a la Policía de carreteras, reiteramos la solicitud de "reajustar" dichas cantidades considerando las necesidades de la ruta a concesionar buscando siempre la optimización de los equipos, vehículos y efectivos policiales.	Mediante adenda se ajustará el equipo de la policía de carreteras conforme a las necesidades de la vía.	Apéndice Técnico No 2 - Operación y mantenimiento, Numeral 3,3,9,2	TÉCNICA
140	<b>ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.</b>	Observamos que en las últimas adendas se están modificando los requerimientos a suministrar por parte del Concesionario a la Policía de Carreteras, pero estos no se ven reflejados en los presupuestos que el Concedente ha consignado en el cuarto de datos	Mediante Adenda se ajustará el equipo de la policía de carreteras de tal forma que su valor sea equivalente al originalmente solicitado.	Cuarto de Información y Referencia	TÉCNICO - FINANCIERA
141	<b>AUTOPISTAS DEL MAGDALENA SPV</b>	El numeral 1.9.2. del pliego de Condiciones (renglones 14— 14) establece que los estudios y conceptos del Cuarto de Información de Referencia "no servirían de base para reclamación alguna durante la ejecución del Contrato ni para ningún reconocimiento adicional entre las partes, no previstos en el Contrato. Solicitamos eliminar el texto citado, pues el mismo incorpora una	En virtud de los principios de planeación y economía que rigen las actuaciones estatales, la Entidad ha llevado a cabo todos los estudios y diseños requeridos por la Ley Aplicable para la apertura del proceso de selección. Como resultado del proceso de maduración relacionado con la elaboración de dichos estudios y diseños, se elaboraron el Contrato y	Numeral 9.2. del Pliego de Condiciones	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>declaración que tanto la Jurisprudencia del Consejo de Estado como la arbitral han reconocido como ineficaz y que en consecuencia no puede generar efecto alguno. En efecto, tal declaración incorpora una renuncia a usar determinada información en caso de una reclamación, lo cual desconocería el derecho fundamental a la defensa, al debido proceso y al acceso o la administración de justicia.</p>	<p>sus Apéndices, los cuales rigen de forma exhaustiva las condiciones de ejecución del Proyecto desde el punto de vista técnico, jurídico y financiero. Ahora bien, es parte de la carga de diligencia de los proponentes el desarrollar sus propios análisis respecto de las condiciones de cada uno de los proyectos, como lo exige el numeral 1.9.2 de los Pliegos de Condiciones. Como parte de esta labor, habrán de verificar si los resultados de los estudios elaborados por la entidad se ajustan o no a sus necesidades de diseño y a su propia aproximación al proyecto.</p> <p>Es por ello que, si bien la información dispuesta en “Cuarto de Información de Referencia” puede resultar relevante, no se espera que sea la única fuente de información a la que acudan los proponentes y no tiene valor contractual alguno. Por el contrario, lo que se espera es que en todos los campos relevantes para el proyecto, los proponentes desarrollen sus propios análisis como soporte de su propuesta.</p> <p>Los estudios elaborados por la Entidad como parte del proceso de maduración del proyecto, no implican en manera alguna una limitación a la libertad negocial de asignar los riesgos a quien se encuentre en mejor capacidad de administrarlos. Por esta razón, riesgos tales como el de diseño, construcción, operación y mantenimiento, están asignados al</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>Concesionario, por lo que es el Concesionario y no la Entidad concedente quien debe responder y asumir las consecuencias la ocurrencia de esos riesgos, para lo cual es deber de los proponentes verificar el estado del riesgo antes de la presentación de la propuesta, en tanto los estudios elaborados por la entidad no podrán ser fundamento para futuras reclamaciones por supuestas o reales diferencias en el alcance de los riesgos asignados al Concesionario.</p> <p>En consecuencia, si cualquier Precalificado considera que no ha desarrollado directamente todos los estudios y diseños, que considere necesarios para determinar su capacidad de ejecutar el Proyecto en las condiciones establecidas en el Contrato, no debería presentar Oferta. La presentación de la Oferta implica la aceptación de las obligaciones señaladas y los riesgos asignados al privado serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica.</p> <p>Por lo anterior, al ser dicha información de mera referencia, no exculpará el Concesionario del incumplimiento de cualquiera de las obligaciones adquiridas por las partes en virtud del Contrato, ni servirá como base para reclamación alguna.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
142	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obra: Debe dividirse como como los riesgos de Diseño, esto es, si la mayor cantidad de obra es derivado por (i) los estudios y diseños es PRIVADO, si es (ii) consecuencia de trámites ambientales es PÚBLICO con MB y si es (iii) consecuencia de solicitudes de la ANI es PÚBLICO.	<p>La Entidad considera que técnicamente se optimiza la asignación de riesgos si se divide por las específicas áreas de asignación, de acuerdo con los criterios establecidos en los Conpes que regulan la materia, los lineamientos de política de riesgos de la entidad y la más reciente versión de metodología para la valoración de obligaciones contingentes del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En este sentido los sobrecostos derivados de mayores cantidades de obra es un riesgo típicamente constructivo, cuyo tratamiento ha de ser autónomo respecto de los riesgos de diseño. Adicionalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En la sección 8.1 (f) de la Parte General se establece que: “Si la Autoridad Ambiental sujeta el trámite y/o el otorgamiento de la Licencia Ambiental a modificaciones en los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico o a la ejecución de obras no previstas en el Apéndice Técnico 1, se procederá como sigue, siempre que la condición impuesta por la Autoridad Ambiental no se deba a causas imputables al Concesionario: i) La ANI asumirá el sobrecosto (entendido como la diferencia entre el costo de las obras no previstas y el de las obras previstas en este Contrato) que se derive de la decisión en firme de la Autoridad Ambiental, previo acuerdo entre el Interventor, el Supervisor de la ANI y el Concesionario sobre el valor del</li> </ul>	Matriz de riesgos	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>sobrecosto (y/o sobre el impacto en el Plan de Obras cuando aplique). Para estos efectos, previa aprobación del Interventor y de la ANI, el Concesionario pagará los sobrecostos respectivos y la ANI reembolsará al Concesionario lo que corresponda,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La sección 19.2 establece el procedimiento para la realización de Obras Complementarias, las cuales serán ejecutadas por el Contratista a solicitud de la ANI y cuyo costo, de acuerdo con el literal (h) serán asumidas completamente por la ANI.</li> </ul>		
143	<b>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</b>	<p>Mayores Cantidades de Obra para actividades de operación y mantenimiento: Debe dividirse como los riesgos de Diseño, esto es, si la mayor cantidad de obra es derivado por (i) los estudios y diseños es PRIVADO, si es (ii) consecuencia de trámites ambientales es PÚBLICO con MB y si es (iii) consecuencia de solicitudes de la ANI es PUBLICO.</p>	<p>La Entidad considera que técnicamente se optimiza la asignación de riesgos si se divide por las específicas áreas de asignación, de acuerdo con los criterios establecidos en los Conpes que regulan la materia, los lineamientos de política de riesgos de la entidad y la más reciente versión de metodología para la valoración de obligaciones contingentes del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En este sentido los sobrecostos derivados de mayores cantidades de obra para actividades de operación y mantenimiento es un riesgo típicamente de operación y mantenimiento, cuyo tratamiento ha de ser autónomo respecto de los riesgos de diseño y constructivos. Adicionalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La sección 19.1 (a) establece que las Obras Menores no Previstas, solicitadas por</li> </ul>	Matriz de riesgos	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			Autoridades Gubernamentales o por comunidades, se tramitarán, de ser el caso, cumpliendo con los requisitos previstos en este Contrato para las Obras Complementarias. • La sección 19.2 establece el procedimiento para la realización de Obras Complementarias, las cuales serán ejecutadas por el Contratista a solicitud de la ANI y cuyo costo y –de ser el caso– el mayor costo por la operación y el mantenimiento de las mismas, de acuerdo con el literal (h), serán asumidas completamente por la ANI.		
144	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Se indica que las tarifas incluyen el monto correspondiente al fondo de seguridad vial. Solicitamos se aclare qué importe de la tarifa se destina a dicho fondo.	En la Parte Especial del contrato para la estructura tarifaria deberá ser tomada para los efectos de este Contrato por la Resolución de Peajes de que trata la sección 4.2. (a), la cual estará disponible con anterioridad a la fecha de cierre de la licitación. Sin embargo, en la sección 4.2. d) de la Parte especial se presentan de manera referencial las tarifas en Pesos 2012 que incluyen el aporte al Fondo de Seguridad Vial. Así mismo, de manera referencial, se estima que la tarifa del Fondo de Seguridad Vial es de \$200	Parte Especial del Contrato, Numeral 4.2	TÉCNICO-FINANCIERA
145	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Solicitamos se confirme cuándo se empiezan a cobrar los peajes de cada Unidad Funcional.	Conforme lo establece la sección 3.3 (b) de la Parte General, el Concesionario tendrá la obligación de llevar a cabo el Recaudo de Peaje de las Estaciones de Peajes del Proyecto cuando éstas le sean entregadas por la ANI.	Partes General y Parte Especial	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			Sin embargo, como en el presente Proyecto solo se cuenta con Estaciones de Peaje Nuevas, el Recaudo comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional respectiva, de acuerdo con la sección 3.6 (b) de la Parte Especial.		
146	<b>CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO</b>	Se solicita aclaración sobre cuáles serán las tarifas incluidas en la Resolución de Peajes.	De acuerdo con la Parte Especial del contrato la estructura tarifaria que será tomada para los efectos de este Contrato será la definida por la Resolución de Peajes de que trata la sección 4.2. (a), la cual estará disponible con anterioridad a la fecha de cierre de la licitación. Sin embargo, de manera referencial, en la sección 4.2. d) de la Parte especial se presentan las tarifas en Pesos 2012, incluyendo el aporte al Fondo de seguridad vial.	Parte Especial del Contrato, Numeral 4.2	TÉCNICA
147	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL S.A. Y SAINC INGENIEROS</b>	El período de pre-operación no debe estar sujeto a indicadores dado que esta fase del contrato se caracteriza por la ejecución de obras de construcción que tienen un impacto directo sobre la disponibilidad de las vías y el tiempo para prestar los servicios de atendimento médico, mecánico, remoción de derrumbes, etc. Para mitigar este impacto se propone que los indicadores sean eliminados por completo o que tenga un a tolerancia del 30%. Es decir, que durante la etapa de pre-operación los tiempos de atendimento sean mayores a los previstos por los indicadores.	Los indicadores de Niveles de servicio con los cuales el concesionario debe cumplir durante la Etapa Preoperativa se establecen en la Tabla N°1 del Apéndice de Operación Y Mantenimiento. Estos indicadores se aplicarán a las vías que se encuentren en Operación antes de la entrega al Concesionario con excepción de vías que estén en afirmado y/o a nivel de subrasante tal como se encuentra establecido en el numeral 3.3.1 del mismo Apéndice.  Cabe aclarar que es responsabilidad del concesionario operar y mantener la vía en las mismas condiciones en la cual fue entregada. Es por esta razón que se medirán los	Indicadores de Pre-Operación. Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.1.	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			indicadores para garantizar que la vía no se encuentra en condiciones inferiores a la cual fue entregada.		
148	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL S.A. Y SAINC INGENIEROS</b>	En los casos en que alguno de los vehículos de atención a necesidades de usuarios (grúas, ambulancias o carrotaller) se desplace para el atendimento de un usuario, los indicadores de atendimento de nuevos incidentes ocurridos antes de que el vehículo vuelva a la base de operación deberían ser suspendidos.	Según lo establecido en el numeral 3.3.3.1 del apéndice técnico 2, el concesionario debe garantizar los equipos y sistemas que aseguren el cumplimiento de los indicadores previstos en el apéndice técnico 4.  Por lo anteriormente mencionado, no se acepta su solicitud.	Validez de Indicadores bajo circunstancias especiales. Apéndice Técnico 4. Numeral 3.	TÉCNICA
149	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL S.A. Y SAINC INGENIEROS</b>	Teniendo en cuenta que las Áreas de Servicio ya ofrecen servicios de atendimento al usuario como baños y cafetería, se considera innecesaria la prestación de estos mismos servicios en otras instalaciones como las áreas peaje, pesaje y CCO. Lo anterior, sumado a que la presencia de personas que no estén vinculadas laboralmente al concesionario en dichas áreas (peaje, pesaje y CCO), puede generar un riesgo para ellas mismas y para la seguridad de la operación.	La observación no procede. El concesionario debe asegurar el cumplimiento del equipamiento de las áreas de peaje, pesaje, servicio y CCO establecido en el apéndice técnico 2 “condiciones de operación y mantenimiento” y en los demás documentos contractuales.	Requerimiento de servicios prestados en los predios operados por la concesionaria. Apéndice Técnico 1. Capítulo 3.	TÉCNICA
150	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL S.A. Y SAINC INGENIEROS</b>	El costo de tener una emisora de radio, en sus componentes legales y gubernamentales para acceder a su operación, así como en sus componentes administrativos y técnicos es muy alto en relación a los beneficios que se espera debe recibir el usuario. Esto, en tanto, tales beneficios pueden ser brindados por el concesionario con igual calidad si realiza convenios con emisoras ya existentes, en operación y con área de influencia en el corredor del proyecto, de tal manera que sea a través de ellas que se de la	La observación no procede. El Concesionario deberá proveer y operar una emisora de radio dedicada exclusivamente a la difusión de información de la vía, tal como se establece en el apéndice técnico 2.	Estaciones de Radio. Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.3.2.3.	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		información radial a los usuarios y con la periodicidad requerida. Como medida complementaria se proponen a visos a lo largo del corredor del proyecto informando sobre la estación radial a sintonizar para obtener información sobre el estado de la vía. Lo anterior, sumado a que el contrato ya contempla otros mecanismos de información al usuario en la vía del proyecto, como los paneles LED.			
151	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL S.A. Y SAINC INGENIEROS</b>	Teniendo en cuenta que tanto las grúas como los vehículos de inspección van a estar equipados con personal y herramientas con capacidad de responder a averías básicas, consideramos que el requerimiento del carrotaller es excesivo e innecesario. Por otro lado, el principal objetivo de la operación es mantener las vías libres de obstrucciones, buscando la seguridad para los usuarios. Objetivo que bien podría afectarse si se permiten que se resuelvan problemas mecánicos en la vía con la asistencia del carrotaller. Esto en tanto lo que se pretendería con la exigencia del mismo es no desplazar al usuario del sitio donde se originó el incidente. Siendo esto así, se estaría afectando y yendo en contra del principio inicialmente indicado, lo que ciertamente no contribuye a mantener la operación. De otra parte, a efecto de sustentar nuestra petición tal exigencia ciertamente se hace más innecesaria cuando las áreas de servicio tienen taller para tal fin 3.3.3.4.	Se aclara que el concesionario deberá asegurar el cumplimiento de lo expresado en el apéndice técnico No. 2, incluyendo el requerimiento del carrotaller dispuesto en los numerales 2 y 3 del citado apéndice. Por lo anterior, la observación no procede.	Requerimiento de Carrotaller. Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.3.1.1.	TÉCNICA
152	<b>E.P. CONSTRUTORA ANDRADE GUTIÉRREZ, PAVCOL</b>	El numeral 3.3.9 del Apéndice Técnico 2 de Operación y Mantenimiento, dispone: "Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras. El Concesionario	Tal como lo establece el apéndice técnico 2 en el numeral 3.3.9.2, para las vías que fueron entregadas al concesionario, los bienes,	Entrega de bienes a la Policía de Carreteras. Apéndice	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	S.A. Y SAINC INGENIEROS	<p>estará obligado a entregar a la Policía de Carreteras los bienes, insumos y recursos que se especifican a continuación: <b>La entrega de los bienes, equipos e insumos necesarios para que la Policía de Carreteras pueda desempeñar sus funciones en las vías que fueron entregadas al Concesionario deben ser a más tardar 3 meses después de la suscripción del Acta de Inicio. Para vías nuevas esta entrega se hará con el Acta de Terminación de la Unidad Funcional</b>".</p> <p>Solicitamos a la ANI que la entrega de los bienes a la Policía de Carreteras se de una vez el proyecto se encuentre en fase completa de operación y mantenimiento, en tanto en ese momento surge la necesidad real de los bienes en su conjunto y en sus cantidades. Lo anterior, sumado a que el suministro de los mismos en las cantidades indicadas, para tramos en promedio de 40 kilómetros, por UF, siendo cinco (5) las del presente proyecto, genera unos costos no soportados en requerimientos reales de necesidad de los mismos. Así, por ejemplo tendría que darse a cada una de las UF, entre otros bienes, elementos de intendencia para aproximadamente 100 oficiales de policía, 95 vehículos distribuidos: cuatro (4) patrullas, once (11) camionetas 4x4 y 80 motocicletas, 100 radios de comunicación para cubrir tramos aproximados de 40 kilómetros, que es el promedio establecido para cada una de las cinco (5) Unidades Funcionales. Pero además, se impone al concesionario una carga prestacional que no solo no le corresponde, sino que por demás</p>	<p>insumos y recursos deben ser entregados a más tardar 3 meses después de la suscripción del Acta de Inicio. Para vías nuevas esta entrega se hará con el Acta de Terminación de la Unidad Funcional.</p> <p>Por otro lado, el presupuesto contempla todos los elementos mínimos requeridos para realizar una correcta Operación de la vía. Mediante adenda se ajustó las necesidades de policía de carreteras para que el valor de estas sea igual al originalmente solicitado.</p>	Técnico 2. Numeral 3.3.9.	

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>se hace excesiva cuando indica que corresponderá al concesionario proveer de viáticos o auxilios al personal de la Policía de Carreteras por treinta (30) días para cada unidad de personal en la vía, según tabla de valores establecida en el Decreto No. 1017 de 2013 "Por el cual se fijan sueldos básicos para el personal de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares, Oficiales, Suboficiales, Agentes y Personal del Nivel Ejecutivo de la Policía Nacional". Viáticos y auxilios que incrementarán conforme a la proporción del crecimiento del salario mínimo a la fecha de causación, indicando que será para 100 personas. De otra parte, se exige la instalación de una (1) sede por peaje, están contemplados tres (3) para este proyecto, en la que se de alojamiento a 40 policías, instalaciones que por supuesto deben contar con servicios público, muebles y enseres en un área de 400 metros. Lo anterior, no solamente se considera desproporcionado tal y como lo hemos ya indicado, sino que además incrementa de forma no justificada los costos de la Oferta. Exigencias que no estaban en los apéndices técnicos inicialmente publicados por la ANI en el proceso.</p>			
153	<b>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</b>	<p>De manera atenta solicitamos se publique el análisis que sustenta el "Valor Estimado de Predios y Compensaciones" que el concesionario deberá aportar a la Subcuenta Predios, suma que asciende a Cincuenta y tres mil setecientos cuarenta y un millones (\$53.741.000.000) de Pesos.</p>	<p>Los datos que soportan el análisis del cálculo de la subcuenta se encuentran dentro del estudio de presupuesto realizado. Sin embargo, se aclara que dentro del "Cuarto de Información de Referencia" no se publicó este estudio, debido a que es un insumo para el</p>	<p>Minuta Especial del Contrato, literal a), Subcuenta Predios del numeral 4.5, Fondeo de Subcuentas del Patrimonio</p>	<p>TÉCNICO-FINANCIERA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Esta solicitud se realiza ya que verificada la información publicada en la actualización al Cuarto de Datos, el costo de Predios y Compensaciones no coincide con lo indicado en la minuta especial del contrato.	<p>modelo financiero, el cual tiene reserva legal según la Ley 1508 en su artículo 11, adicionalmente, y por expresa prohibición contenida en el numeral 4° del artículo 2.1.1 del Decreto 734 de 2012, “en el caso de concesiones, la entidad no publicará el modelo financiero utilizado en su estructuración”.</p> <p>Ahora bien, dentro del estudio predial se realizó la identificación y costeo de los predios, que constituyen el valor que el Concesionario deberá aportar en la Subcuenta de Predios, establecida en el numeral 4.5 de la Parte Especial del Contrato, publicado en el SECOP mediante Adenda 13.</p>	Autónomo.	

13 de marzo de 2014

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

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