

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	<p>Tarifas diferenciales. Cláusula 4.2. Parte Especial</p> <p>Les agradecemos explicar el sustento de las tarifas diferenciales establecidas en la parte final de esta cláusula. No entendemos porque este tipo de tarifas sólo aplican para el 20% de los vehículos categoría I y II y para el 3% de los vehículos de categoría III, IV, V, VI y VII.</p> <p>En consecuencia, les agradecemos establecer un criterio objetivo para determinar los vehículos sujetos a estas tarifas diferenciales.</p>	<p>Se informa que el peaje de "Guarinocito" 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 Korán. Por lo tanto se ajustaron los documentos técnicos que fueron publicados mediante las adendas N°15 y N°16</p>		TÉCNICA
2	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	<p>Tarifas. Fondo de Seguridad Vial. Cláusula 4.2. Parte Especial</p> <p>Se sugiere que el monto correspondiente al Fondo de Seguridad Vial no esté incluido dentro de las tarifas.</p> <p>En consecuencia, respetuosamente solicitamos se modifique la redacción relativa a este monto, estableciendo que estas tarifas no incluyen el monto correspondiente a este Fondo.</p>	<p>Su observación no es procedente toda vez que las tarifas de la resolución de los peajes incluyen lo correspondiente al Fondo de Seguridad Vial.</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</p>	TÉCNICA
3	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	<p>Formulas aplicables. Cláusula 3.4 (f). Parte General</p> <p>Respetuosamente solicitamos ajustar el %RP1 ya que el porcentaje de recaudo considerado actualmente es insuficiente para cubrir las obligaciones de Operación y Mantenimiento de la Concesión hasta alcanzar el año veinticinco (25).</p>	<p>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 del año 25: (i) se alcance el VPIP o (ii) cuando VPIP'm sea igual al VPIP, respectivamente. El objetivo de este mecanismo es compensar al Concesionario por los costos adicionales asociados a un mayor tráfico del previsto y adicionalmente, 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, según el tráfico previsto en sus propios estudios.</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</p>	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			La entidad considera que los valores de los porcentajes %RP1 y %RP2 son aquellos que se deben reconocer considerando las condiciones de obtención VPIP y los pagos realizados por la ANI para tal fin.		
4	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	<p>Apéndice técnico 1. Cláusula 3.3. Parte Especial.</p> <p>Según lo establece este apéndice, obra de construcción debe entenderse como “las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá ejecutar un sector de vía donde no existe un carretable definido, bien sea por necesidad de construir una variante a un centro poblado, ampliar la capacidad de la vía existente desdoblándola a segunda calzada (formando un sistema de par vial o doble calzada) o generando un nuevo corredor alternativo para garantizar una nueva conexión entre el origen y destino. Para este tipo de intervención, se debe cumplir con lo establecido en el manual de Diseño Geométrico del INVIAS y lo relacionado en el Apéndice 3 y en los requerimientos de la Ley 105 de 1993, a menos que en los requerimientos solicitados en este documento, se establezcan diferentes características. La construcción comprende la ejecución como mínimo de las siguientes actividades: Desmonte y limpieza, explanaciones, puentes, túneles, obras de drenaje, de protección y estabilización, afirmados, subbase, base, carpetas de rodadura, señalización, sistemas inteligentes de transporte, etc.”</p> <p>Por otra parte, Mejoramiento son aquellas “Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá mejorar las condiciones de una vía existente con el objetivo de llevarla a unas características técnicas determinadas y de mayor estándar que los que presenta la vía, de tal manera que mejoren la capacidad o el nivel de servicio, bien sea, mediante la ejecución de actividades que</p>	Su observación ha sido analizada por la ANI y se modificó el Apéndice Técnico 2 publicado junto con la adenda N°15	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>mínimo logren: aumentar la velocidad de diseño, rectificar o mejorar alineamientos horizontales o verticales puntuales o continuos, ampliar las secciones geométricas de las vías, ampliación de calzadas existentes o nuevos carriles, minimizar los impactos de sitios críticos o vulnerables, pavimentar incluyendo la estructura del pavimento, construir entre otros.”</p> <p>Conforme a estas definiciones, no se entiende porqué, de manera reciente y errada, se incluyó el término “construcción” para las intervenciones requeridas en los 136,13Km que comprende todo el trazado de las UF 2, 3 y 4. En este tramo existe un carretable definido y no se contemplan duplicaciones de calzada.</p> <p>En adición, conforme lo establece el apéndice antes descrito, las obras requeridas para éstas UF consisten en: (i) adaptar la vía actual (calzada sencilla) a las dimensiones exigidas por la ley 105/93 (a excepción del subsector 3, longitud 3 Km, cuyas especificaciones son menos exigentes y basta con adaptarlo a una vía secundaria), (ii) aumentar la velocidad de diseño, (iii) rectificación y mejoramiento de alineamientos, (iv) ampliación de la sección de vía y calzada, (v) minimizar impactos y (vi) pavimentar; no siendo, bajo ningún supuesto, conforme a la definición antes transcrita, actividades de construcción.</p> <p>Por el contrario, todas éstas se enmarcan dentro de la definición de Mejoramiento, siendo en consecuencia necesario modificar el contrato, en el sentido de aclarar que en las UF 2, 3 y 4, no se requiere “construcción”, sino sólo actividades de mejoramiento y/o rehabilitación.</p>			
5	ESTRUCTURA PLURAL OHL	Les agradecemos aclarar lo siguiente: El peaje definido como “Cambao-Girardot”, en la definición del	Se aclara que la ubicación del peaje "Cambao - Girardot" se encuentra en la UF3 Guataquí – Cambao, lo cual fue ajustado	Minuta del Contrato de	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	CONCESIONES	<p>nombre aplica a las Unidades funcionales: 2 (Girardot- Guataquí) y 3 (Guataquí- Cambao). Sin embargo, en la definición de la ubicación de la plaza de peaje en el apéndice técnico 1, esta estación se sitúa en la UF 2.</p> <p>Conforme a lo anterior, respetuosamente les agradecemos definir cuándo podemos empezar a recibir ingresos por esa tarifa: ¿En la terminación de la UF 2 o en la terminación de las UF 2+3?</p>	<p>en el Apéndice 1 junto con la Adenda N°15.</p> <p>En cuanto a la segunda pregunta de la observación, el recaudo del Peaje se iniciará a realizar una vez terminada la Unidad Funcional 3, de acuerdo con los porcentajes establecidos en la sección 4.1 de la Parte Especial.</p>	concesión y sus documentos soporte.	
6	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	3.1.1. En el numeral 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales, con respecto a las características mínimas descritas y requeridas para la ejecución de las diferentes obras del proyecto, en especial en lo referente a las llamadas Intersecciones y Conexiones que debe desarrollar el Concesionario, se solicita definir los parámetros técnicos exigidos que definan los tipos y alcances mínimos de obra que se deben implementar para cada caso particular.	Se informa al Observante que el Concesionario deberá realizar los diseños a Fase III basado en los alcances, lineamientos y especificaciones técnicas establecidos en el Apéndice Técnico 1 y 3. En todo caso el Concesionario deber garantizar la conexión de los puentes, Intersecciones y conexión de cada Unidad Funcional.	Alcance de las Unidades Funcionales	TÉCNICA
7	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	3.1.2. Para el mismo numeral y en consideración a lo que para en algunas Unidades Funcionales se incluye en las tablas de UF# Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional, en la columna Observaciones, con el texto “Incluye los Pasos Urbanos”, solicitamos tener en cuenta las condiciones de subnormalidad en que se han desarrollado la mayoría de nuestras poblaciones y con base en ello, permitir que en algunos sitios específicos, en que por estas condiciones sea imposible desarrollar el proyecto cumpliendo todos y cada uno de los requisitos técnicos exigidos en las tablas de UF# Características Geométricas y Técnicas de entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos, se permitan zonas de excepción, más allá de los porcentajes establecidos como normas de excepción, previo acuerdo con la Interventoría y la	<p>No se acepta la solicitud del observante. Las obligaciones de resultado establecidas en el Apéndice Técnico 1 son aquellas que, considerando las características del Proyecto, resultan necesarias para la ejecución del mismo. En consecuencia, las únicas excepciones serán las que se establezcan expresamente en dicho Apéndice.</p> <p>Adicionalmente, es pertinente recordar que de acuerdo con el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones que al presentar Oferta el Oferente acepta que la ejecución del Contrato se regirá íntegramente por lo previsto en dicho Contrato y sus Apéndices y Anexos, así como en el Pliego de Condiciones, y que en sus cálculos económicos están incluidos todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas y</p>	Unidades Funcionales	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		ANI, y posterior a un estudio detallado de cada caso en particular.	cada una de las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos.		
8	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.1.3. En el numeral 3.4 Sistemas de comunicación y postes SOS, teniendo en cuenta que la tendencia mundial en la actualidad es eliminar el inoperante sistema de comunicación basado en postes SOS en los proyectos de Concesiones Viales, en la medida que su utilización ha sido totalmente reemplazada por la utilización de líneas de destinación exclusiva y acceso gratuito en telefonía celular, tipo asterisco (*) o numeral (#) seguido de un número de 3 dígitos, solicitamos a la ANI eliminar y reemplazar el sistema inicialmente previsto, por uno que realmente sea utilizado por los usuarios y evite detrimentos patrimoniales ocasionados por inversiones inoficiosas del estado.	La ANI considera que la instalación de los postes SOS debe ser de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario, sin perjuicio de la instalación de sistemas complementarios de atención al usuario si así lo requiere el concesionario. Por lo anterior no se acepta la solicitud.	Sistemas de Comunicaciones	TÉCNICA
9	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.1.4. A continuación del numeral 3.6, aparece un numeral llamado 2.12 Paneles LED (Avisos electrónicos inteligentes), en donde en su literal (b) donde manifiesta, “Los paneles LED que instale el Concesionario deberán tener cómo mínimo las siguientes características:”, pero no se indican las características exigidas para dichos elementos.	Su observación se tuvo en cuenta y se ajustó el Apéndice Técnico 1, mediante Adenda N°5.	Paneles LED	TÉCNICA
10	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.1.5. En el numeral 4.3 Alcance de las obligaciones en la Fase de Construcción, al revisar su contenido, se encuentran incluidas varias de las actividades que se deben ejecutar durante la etapa de Preconstrucción. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos revisar y ajustar el alcance de dicho numeral, en concordancia con lo realmente definido, o en su defecto ajustar el título del numeral como: Alcance de las obligaciones en la Fase Preoperativa.	Su observación se tuvo en cuenta y se ajustó el Apéndice Técnico 1, mediante Adenda N°3.	Fase de Construcción	TÉCNICA
11	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR	3.1.6. En el numeral 5.1 Ciclorruta, su tres últimos párrafos se refieren a la evaluación e incumplimiento de sus indicadores. Al	Una vez revisada la observación se ajustó el Apéndice Técnico 1 publicado junto con la Adenda N°15.	Ciclorruta	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	S.A.	<p>respecto se refieren a que “En el evento en que el Concesionario no obtuviese el nivel de servicio señalado en la tabla anterior, se iniciará el proceso de imposición de multas al que se refieren las secciones 10.2 y 10.3 de la Parte General del Contrato, siendo el Periodo de Cura en cada caso el señalado en la tabla para cada nivel. En este caso, la multa causada será la dispuesta en el numeral 6.1(l)de la Parte Especial.”</p> <p>Al revisar el literal (l) del numeral 6.1 del documento en mención, vemos que se refiere a Multas por incumplimiento de Especificaciones Técnicas, situación que difiere totalmente de la condición de Operación y Mantenimiento en que se encuentra la estructura. Por tal razón sugerimos que para la evaluación de este indicador se remita mejor al literal (j) que regula las Multas por Incumplimientos recurrentes de los Indicadores.</p>			
12	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>3.2.1. En el numeral 2.1 Servicios de Carácter Obligatorio, se relacionan los servicios que de manera obligatoria deberán ser prestados por el Concesionario, entre otros se incluye en el literal v) Postes SOS. Al respecto y en consideración a la observación presentada en el numeral anterior, solicitamos modificar dicho requerimiento, ajustado a las condiciones reales requeridas, en el momento de ser aceptada la modificación propuesta.</p>	<p>La ANI considera que la instalación de los postes SOS debe ser de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario, sin perjuicio de la instalación de sistemas complementarios de atención al usuario si así lo requiere el concesionario.</p>	<p>Servicios de Carácter Obligatorio</p>	<p>TÉCNICA</p>
13	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>3.2.2. Respecto al numeral 3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa, en diferentes partes del texto de la tabla parte del numeral, denominada Tabla 1 Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa, se hace referencia al término multa del segmento prevista. Al respecto solicitamos modificar dicha expresión por una que además de adecuarse mejor al contexto de su función, no termine en generar las consecuencias que implica tener una o varias multas en un contrato, por lo que</p>	<p>En la observación se equipara erradamente a los Niveles de Servicio Mínimos, aplicables solamente desde el tercer Mes de ejecución del Contrato hasta la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional respectiva –o Acta de Terminación Parcial-, con los Indicadores descritos en el Apéndice Técnico 4, que sólo se empiezan a medir desde la suscripción de la mencionada Acta, de cuya aplicación se desprenderán las eventuales Deducciones.</p>	<p>Operación de la Vía</p>	<p>TÉCNICA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>sugerimos a la entidad modificar el término utilizados por el de descuento del segmento previsto.</p> <p>Por otro lado, si se considerara que la disminución de ingresos es una “multa” estaríamos en presencia de una doble sanción por un mismo hecho, en la medida en que además de la disminución de los ingresos, aquella conducta se asemejaría en sus efectos a los de las multas que sin perjuicio de los efectos económicos que tiene, también tiene unas consecuencias jurídicas importantes.</p> <p>Adicional a lo anterior, si se mantienen los pliegos con esa consideración, la entidad pública al momento de entrar a valorar y sancionar una conducta de estas se encontraría en presencia de dos procedimientos diferentes con las consecuencias para el debido proceso de los contratista.</p>	<p>Como claramente lo establece la Sección 3 del Apéndice Técnico 4, no puede aplicarse Deducción alguna (disminución de los ingresos en palabras del observante) antes de la terminación de la Unidad Funcional; entre otras razones porque con anterioridad a la suscripción de dicha Acta no hay Retribución sobre la cual deducir. Ahora, a lo que se refiere la Sección 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 es a las obligaciones con las que deberá cumplir el Concesionario con anterioridad a la medición de los Indicadores, cuyo incumplimiento, como el de cualquier obligación contractual, causará la imposición de Multas.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, es pertinente aclarar que aún después de terminada una Unidad Funcional, nada obsta para que, además de la imposición de las Deducciones, el Contrato establezca aquellos eventos en los que la no obtención de cierto nivel de aceptación de los Indicadores se considere también un incumplimiento que pueda generar la imposición de Multas (al respecto, por favor tener en cuenta lo previsto en el artículo 8 del Decreto 1467 de 2012).</p> <p>Es por esto que Deducciones y sanciones no se sustituyen, sino que pueden ser complementarias, en los términos establecidos en el Contrato.</p>		
14	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.2.3. Así mismo, en todos los ítems incluidos en la tabla, en la columna Nivel de Servicio esperado, se menciona que “El incumplimiento del valor puntual generará la multa del segmento prevista en la Sección 6.1(l) de la Parte Especial.” Al respecto vemos como el literal remite al mismo texto que refiere a Multas por incumplimientos de especificaciones técnicas,	Una vez revisada la observación se ajustó el Apéndice Técnico 2 publicado junto con la Adenda N°15.	Multas	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		situación que difiere de la que realmente se presenta. Para tal fin se encuentra en el mismo numeral, el literal (k) Multa por Incumplimientos recurrentes de las Obligaciones de Operación y Mantenimiento durante la Etapa Preoperativa, el cual se refiere a situaciones correspondientes a las evaluadas, pero considerando el incumplimiento reiterado de uno o varios indicadores, por lo que su aplicación se debe dar solo en las condiciones de incumplimiento en el reguladas.			
15	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>3.2.4. En el numeral 3.3.3.1.1 Bases de Operación, el documento indica que para efectuar el monitoreo de la vía y disponer la atención de incidentes, accidentes y emergencias, el Concesionario dispondrá de Bases de Operaciones, las cuales deben, entre otros disponer de f) 1 Cama baja para todo el proyecto. Al respecto y en consideración con las funciones y/o actividades para las que se encuentra diseñada una cama-baja, que se limitan exclusivamente al movimiento y/o traslado de maquinaria pesada, que no puede o no tiene autorización para trasladarse por sus propios medios, encontramos totalmente inoperante la exigencia de un equipo de esta índole en el proyecto, razón por la cual solicitamos sea retirado como requisito en el documento.</p> <p>Nuestra anterior solicitud está conforme con la descripción que en el mismo documento se presenta en el numeral 3.3.3.1.3 Equipo para Auxilio Mecánico, en el cual solo se hace referencia a las grúas tanto para vehículos livianos como para vehículos pesados, como el equipo requerido y suficiente para prestar este servicio.</p>	La ANI considera necesaria la inclusión de la cama-baja dentro de los equipos que debe tener disponible el concesionario para desarrollar las actividades de Operación y Mantenimiento, por lo que la observación no procede.	Bases de Operación	TÉCNICA
16	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.2.5. Respecto al numeral 3.3.3.1.4 Personal y Equipo de Atención Médica, el documento indica que “Para proporcionar los servicios de atención médica, el Concesionario dispondrá de	Según lo establecido en el numeral 3.3.1 del apéndice técnico 2, para atender accidentes el concesionario deberá contar al menos con “...una ambulancia con material de primeros	Personal y Equipo de Atención Médica	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>ambulancias propias o subcontratadas, en la cantidad y ubicación señalada en el numeral 3.3.1 de este Apéndice”. Al buscar en numeral citado no se hace referencia en detalle a la información que se menciona, razón por la cual solicitamos se revise y aclare esta situación.</p> <p>Igualmente en el tercer párrafo del numeral 3.3.3.1.4 se hace referencia al personal de atención especializado que debe incluir cada ambulancia para su operación. Al respecto solicitamos confirmar si dicho personal debe estar disponible durante las 24 horas del día, tal como se exige para el personal dedicado a las demás actividades de atención de usuarios del proyecto.</p>	<p>auxilios adecuado al suceso. 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 con el tiempo de despeje”.</p> <p>Adicionalmente, el concesionario debe garantizar los tiempos de respuesta de ambulancia establecidos en el indicador “Tiempo de atención a accidentes y emergencias”. Por lo anterior, es responsabilidad del concesionario establecer la cantidad y ubicación de ambulancias que deberá tener a su disposición para poder atender los tiempos de respuesta establecidos en el numeral 3.3.1.</p> <p>Finalmente, el número mínimo de ambulancias y su ubicación (en las Bases de Operación), aparece descrito en el numeral 3.3.3.1.1 del Apéndice Técnico 2.</p> <p>Con respecto al personal de atención especializado, en tanto la Sección comentada indica que el servicio de atención médica debe ser prestado 24 horas al Día, y un requisito mínimo para la prestación de dicho servicio es la participación del personal especializado, se considera que el Apéndice ya es claro en establecer que es responsabilidad del Concesionario proveer el personal especializado requerido para la prestación del servicio médico en todo momento.</p>		
17	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	3.2.6. En el numeral 3.3.3.2.4 Paneles LED se indica que “El Concesionario deberá contar con pantallas de información y señalización e información dinámica de tipo LED de diferentes tamaños y capacidades (Avisos Electrónicos Inteligentes) para	Una vez revisada la observación se ajustó el Apéndice Técnico 2 publicado junto con la Adenda N°15.	Paneles LED	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>presentar información en la vía a los diferentes usuarios, conductores y demás viajeros, que también ofrecen asistencia de seguridad en la conducción.” Al respecto se solicita definir si se cuenta con alguna especificación detallada de las características mínimas que deben cumplir estos elementos, o cuales son en detalle las funciones requeridas mínimas que deben cumplir para catalogarlos como aceptables para el proyecto.</p>			
18	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>3.2.7. Referente al numeral 3.3.7 Seguridad Vial, el documento manifiesta que “El Concesionario será responsable de procurar por la mejora en las condiciones de seguridad vial, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para la seguridad vial se definen en el Apéndice 4”.</p> <p>De acuerdo con la descripción que se hace en la introducción del apéndice 4, éste y los demás indicadores “serán aplicables a las Intervenciones ejecutadas por el Concesionario y a la Operación de la vía una vez terminada la Fase de Construcción de cada una de las Unidades Funcionales”.</p> <p>La finalidad de estos indicadores es servir de base para “el cálculo del Índice de Cumplimiento que será aplicable para determinar el valor de la Retribución del Concesionario, lo cual incluye el procedimiento para el cálculo de las Deducciones”. Los indicadores allí establecidos se refieren claramente situaciones que se encuentran bajo el control del futuro concesionario, tales como el IRI, el ahuellamiento, las fisuras, la textura, los baches, los hundimientos, el estado de los drenajes, las condiciones de la señalización, etc.</p> <p>Cosa diferente ocurre con el “índice de mortalidad” que se incluyó</p>	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 publicado junto con la Adenda 3.	Seguridad Vial	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN														
		<p>en el citado apéndice y que se describe como “la relación entre el número de accidentes mortales anual de cada sector y su número de vehículos-km”, pues en este caso se trata de una situación que no guarda relación de causalidad entre la actividad del futuro concesionario y el resultado objeto de la medición.</p> <p>Como la finalidad de estos indicadores es realizar deducciones al concesionario como consecuencia de no lograrse el índice esperado, es claro que se trata de una especie de sanción impuesta como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones del concesionario relacionadas con la operación de la vía.</p> <p>Con este indicador, al contrario de lo que se pretende con los demás, se afectan los ingresos del concesionario por la ocurrencia de accidentes mortales sin importar si hubo o no relación de causalidad entre una conducta o una omisión del concesionario y el resultado fatal.</p> <p>Podemos citar a manera de ejemplo, el resultado de un informe elaborado por la Dirección de Transporte y Tránsito de Bogotá para el año 2010 (citado en www.carroya.com), en el cual se mencionan las siguientes causas de accidentes de tránsito:</p> <table border="0" data-bbox="567 1185 1292 1421"> <tr> <td>Causas de accidentes de tránsito</td> <td>Número de Accidentes</td> </tr> <tr> <td>No mantener distancia de seguridad entre vehículos.</td> <td>2.551</td> </tr> <tr> <td>Desobedecer las señales de tránsito.</td> <td>1.091</td> </tr> <tr> <td>Adelantar carros cerrando.</td> <td>1.029</td> </tr> <tr> <td>Cambio de carril sin direccionales.</td> <td>430</td> </tr> <tr> <td>No respetar prelación.</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>Dar reversa imprudentemente.</td> <td>379</td> </tr> </table>	Causas de accidentes de tránsito	Número de Accidentes	No mantener distancia de seguridad entre vehículos.	2.551	Desobedecer las señales de tránsito.	1.091	Adelantar carros cerrando.	1.029	Cambio de carril sin direccionales.	430	No respetar prelación.	410	Dar reversa imprudentemente.	379			
Causas de accidentes de tránsito	Número de Accidentes																		
No mantener distancia de seguridad entre vehículos.	2.551																		
Desobedecer las señales de tránsito.	1.091																		
Adelantar carros cerrando.	1.029																		
Cambio de carril sin direccionales.	430																		
No respetar prelación.	410																		
Dar reversa imprudentemente.	379																		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Adelantar invadiendo vía. 171 Exceso de velocidad. 168 Arrancar sin precaución. 142 Conducir en estado de embriaguez o drogado 139</p> <p>Como puede observarse, todas estas causas son imputables a los conductores y por tanto ajenas al control de los operadores de la vía, siendo entonces evidente que éstos pueden ser sancionados con la reducción de sus ingresos por la ocurrencia de situaciones ajenas ellos, lo cual incluso podría dar lugar a la caducidad del contrato.</p> <p>En consecuencia, le solicitamos eliminar el indicador citado anteriormente, toda vez que la ocurrencia de accidentes mortales no es un hecho que pueda ser controlado por el Concesionario, y por tanto no se trata de un indicador que mida el cumplimiento de las obligaciones del futuro concesionario.</p> <p>Digamos finalmente que si lo que la ANI busca es la reducción de accidentes, debería implementar junto con el Ministerio de Transporte mayores y mejores campañas.</p>			
19	CONSTRUCCIONES EL CÓNDORES S.A.	<p>3.2.8. En el numeral 3.3.9 Policía de Carreteras, define que “el Concesionario estará obligado a entregar a la Policía de Carreteras los bienes, insumos y recursos que se especifican en el convenio [*] suscrito entre ésta y la ANI, el cual obra como Anexo al presente Apéndice”.</p> <p>Al respecto y con el objeto de evaluar en detalle el requerimiento, solicitamos a la entidad publicar copia del mencionado anexo.</p>	En el Apéndice Técnico 2 se ajustaron los requerimientos y elementos solicitados por la policía el cual fue publicado junto con la Adenda 15. Por otra parte se informa que se incluirá en el "Cuarto de Información de Referencia" las especificaciones técnicas de los equipos a entregar por el Concesionario a la Policía de Carreteras.	Policía de Carreteras	TÉCNICA
20	CONSTRUCCIONES	3.2.9. En el mismo numeral a renglón seguido, el documento	En el Apéndice Técnico 2 se ajustaron los requerimientos y	Policía de	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	S EL CÓNDOR S.A.	<p>incluye que “La determinación de la cantidad de bienes, equipos e insumos se dejará explícita en el convenio que suscriban la Policía y el Concesionario y en todo caso corresponderá, como mínimo, a la que se derive de la aplicación de lo previsto en el convenio Anexo, considerando la longitud del Proyecto”, y a continuación se publica la denominada Tabla 3: Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, tabla de la cual nos permitimos presentar la primera parte, a continuación: (...)</p> <p>Al revisar este documento con encontramos que la entidad solicita un total de 10 patrullas tipo Vehículo y 20 tipo Motocicleta, requerimiento que es idéntico para todos los corredores en Concesión que hasta la fecha la ANI ha publicados documentos de licitación, indiferente de las longitudes y características geométricas de los tramos. Por lo anterior solicitamos a la entidad revisar y ajustar las cantidades a las condiciones reales requeridas y definidas para el proyecto específico.</p>	elementos solicitados por la policía el cual fue publicado junto con la Adenda 15. Por otra parte se informa que se incluirá en el "Cuarto de Información de Referencia" las especificaciones técnicas de los equipos a entregar por el Concesionario a la Policía de Carreteras.	Carreteras	
21	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	<p>3.3.1. En el numeral 2.1 Estudios y Diseños, en el literal a) se hace referencia a que “el Concesionario deberá cumplir con todas las especificaciones y/o normas técnicas que de acuerdo con la Ley Aplicable vigente al momento de la presentación de la Oferta sean obligatorias para la ejecución de estas actividades, en particular, pero sin limitarse, con las identificadas en el siguiente listado:”. En la lista en mención no se incluyen los siguientes documentos:</p> <p>xiv. CÓDIGO COLOMBIANO DE DISEÑO SÍSMICO DE PUENTES de 1995 (CCP-200-94) y el Adendo No. 1 de 1996 adoptado mediante Resolución 3600 de 1996 del INVIAS</p>	Se aclara que en el Apéndice 3 se hace referencia al “Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes de 1995” (CCP-20094) y el Adendo No. 1 de 1996 adoptado mediante Resolución 3600 de 1996 del INVIAS, se encuentra relacionado dentro del capítulo III “Puentes, viaductos y otras estructuras” y las “Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras Invias 2007” están relacionadas dentro del numeral 2.2 del mismo documento.	Estudios y Diseños	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		xv. Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras. Invías 2007			
22	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>3.3.2. A continuación en el mismo numeral 2.1 Estudios y Diseños, en su literal b) se hace referencia a que “El Concesionario estará obligado a cumplir, también, con las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación:</p> <p>i. AASHTO. AASHTO GUIDE FOR DESIGN OF PAVEMENT STRUCTURES. 1993. ii. PCA. THICKNESS DESIGN FOR CONCRETE HIGHWAYS AND STREET PAVEMENTS. 1984. iii. AASHTO. GEOMETRIC DESIGN OF HIGHWAYS AND STREETS. 2004 iv. EUROCÓDIGO 1: ACCIONES EN ESTRUCTURAS (Partes 1 y 2). v. EUROCÓDIGO 2: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE CONCRETO vi. EUROCÓDIGO 3: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE ACERO vii. EUROCÓDIGO 4: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE ACERO Y CONCRET”</p> <p>Al respecto solicitamos a la ANI revisar y ajustar la especificación definida para las estructuras de concreto, las cuales vemos está regulado por el Eurocódigo. Lo anterior en consideración a que esta disciplina en nuestro país ya se encuentra regulada por el llamado CÓDIGO COLOMBIANO DE DISEÑO SÍSMICO DE PUENTES de 1995 (CCP-200-94) y el Adendo No. 1 de 1996 adoptado mediante Resolución 3600 de 1996 del INVÍAS.</p>	<p>El Apéndice Técnico 3 fue ajustado y publicado junto con la Adenda N°15, en el cual se realizaron unos cambios sobre el particular.</p> <p>En cualquier caso, es pertinente resaltar que de acuerdo con lo establecido en la Sección 1(a) del Apéndice Técnico 3 en el caso en que dos o más normas y/o especificaciones técnicas de las listadas en las Secciones del Apéndice establezcan condiciones diferentes para el desarrollo de una misma obligación a cargo del Concesionario, este deberá aplicar la que ofrezca el mejor nivel de detalle, condiciones de seguridad y características constructivas.</p>	Estudios y Diseños	TÉCNICA
23	CONSTRUCCIONES	3.3.3. Más adelante en el mismo numeral 2.1 Estudios y Diseños,	Este documento se encuentra publicado desde la apertura del	Estudios y	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	S EL CÓNDOR S.A.	<p>en su literal d) se hace referencia a que “El contenido y alcance de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y los Estudios de Detalle, junto con su respectiva metodología, deberán desarrollarse cumpliendo, como mínimo, lo establecido por el INVÍAS para diseños Fase III, como resultado de la Consultoría con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, que obra como Anexo 1 del presente Apéndice”.</p> <p>Al respecto y con el objeto de estudiar y revisar el alcance propuesto solicitamos se publique el anexo en mención.</p>	proceso con el Pliego de Condiciones Definitivo.	Diseños	
24	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	<p>3.3.4. Con referencia al numeral 2.2 Intervenciones, el documento en su literal b) indica que “El Concesionario estará obligado a cumplir, también, con las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. ASTM INTERNATIONAL en los códigos de construcción. ii. LCPC, “VIZIR, méthode assistée par ordinateur pour l’estimation des besoins de entretien d’un réseau routier”, Paris, Décembre 1991 iii. ASTM, “Standard practice for roads and parking lots pavement condition index surveys. Designation D6433-03”, West Conshohocken, PA iv. SAYERS M.W., GILLESPIE T.D. & QUEIROZ C.A.V, “The international road roughness experiment.”, World Bank, Technical Paper Number 45, Washington, 1986 <p>Al respecto solicitamos a la entidad modificar la redacción inicial del literal en el sentido que los documentos enunciados se encuentran referenciados en los estudios que se hacen para evaluación de pavimentos, y por lo tanto son referenciales y no</p>	<p>El Apéndice Técnico 3 fue ajustado y publicado junto con la Adenda N°15.</p> <p>En cualquier caso, es pertinente resaltar que de acuerdo con lo establecido en la Sección 1(a) del Apéndice Técnico 3 en el caso en que dos o más normas y/o especificaciones técnicas de las listadas en las Secciones del Apéndice establezcan condiciones diferentes para el desarrollo de una misma obligación a cargo del Concesionario, este deberá aplicar la que ofrezca el mejor nivel de detalle, condiciones de seguridad y características constructivas.</p>	Intervenciones	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		de obligatorio cumplimiento, situación que llevaría a un gran número de contradicciones al ser documentos regulatorios y de aplicación en diferentes condiciones en diferentes lugares del mundo.			
25	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	3.3.5. Esta misma observación la hacemos extensiva a los demás numerales y literales del apéndice, en donde se obliga al Concesionario a cumplir adicional a los documentos regulatorios diseñados y adaptados para nuestro país, un sin número de documentos regulatorios definidos para otras nacionalidades, para los cuales su principal función es de servir de apoyo o referencia en caso en que nuestra regulación no sea suficiente para cubrir algunos escenarios especiales.	El Apéndice Técnico 3 fue ajustado y publicado junto con la Adenda N°15, en el cual se realizaron unos cambios sobre el particular. En cualquier caso, es pertinente resaltar que de acuerdo con lo establecido en la Sección 1(a) del Apéndice Técnico 3 en el caso en que dos o más normas y/o especificaciones técnicas de las listadas en las Secciones del Apéndice establezcan condiciones diferentes para el desarrollo de una misma obligación a cargo del Concesionario, este deberá aplicar la que ofrezca el mejor nivel de detalle, condiciones de seguridad y características constructivas.	Documentos regulatorios	TÉCNICA
26	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A.	3.4.1. Al respecto y como observación general para el apéndice de manera muy respetuosa solicitamos a la entidad revisar y ajustar la aplicabilidad de cada uno de los indicadores, en pro de convertirlos en más que un mecanismo de descuento del valor de la remuneración del Concesionario, en un método que le permita obtener a este un mejoramiento constante y continuo en pro de prestar cada día un mejor servicio al usuario. Para ello la entidad podría incluso en crear mecanismos no solo de descuentos, sino también un programa de incentivos para los Concesionarios que superen las expectativas mínimas que la ANI espera sobre la prestación de los servicios al usuario.	La determinación de los Indicadores se hizo siguiendo lo dispuesto en los artículos 6 y 8 del Decreto 1467 de 2012. En consecuencia, dichos Indicadores, y el mecanismo de Deducciones que se desprenden de ellos, tienen como fin incentivar al Concesionario a que cumpla durante toda la Etapa de Operación y Mantenimiento con los niveles óptimos que se consideran suficientes para la ejecución del Proyecto y para la prestación del servicio a los usuarios. Por lo anterior, no procede su solicitud.	Indicadores	TÉCNICA
27	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	En el numeral 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales, con respecto a las características mínimas descritas y requeridas	Se informa al Observante que el Concesionario deberá realizar los diseños a Fase III basado en los alcances, lineamientos y	Apéndice técnico 1.	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	S.A.	para la ejecución de las diferentes obras del proyecto, en especial en lo referente a las llamadas Intersecciones y Conexiones que debe desarrollar el Concesionario, se solicita definir los parámetros técnicos exigidos que definan los tipos y alcances mínimos de obra que se deben implementar para cada caso particular.	especificaciones técnicas establecidos en el Apéndice Técnico 1 y 3. En todo caso el Concesionario deber garantizar la conexión de los puentes, Intersecciones y conexión de cada Unidad Funcional.	alcance del proyecto numeral 2.5	
28	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Se considera que el convenio con la policía de carreteras debe ser celebrado por la ANI (puede ser un convenio marco para todas las concesiones) en la medida en que los particulares no pueden solicitar ni acordar la prestación de servicios exclusivos de una autoridad policial. Lo anterior, salvo que medie autorización legal (que no conocemos y agradecemos la ANI nos la informe a caso de existir). Así las cosas, corresponde es al ente público celebrar un convenio interadministrativo que le permita establecer la relación con la policía para las concesiones y así se puede regular el comodato que cada concesión le hace a la policía.	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. Por otra parte se informa que el Apéndice Técnico 2, publicado junto con la Adenda N°15 fue ajustado en lo que se refiere al equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras.	Contrato Estándar Sección 4.2(r)	TÉCNICA
29	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Esta sección (que es la correcta) si pone en cabeza de la ANI la celebración del convenio con la policía de carreteras, se solicita consistencia en relación con este asunto.	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.	Contrato Estándar Sección 4.6(l)	TÉCNICA
30	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL	(1) Tenemos entendido que recientemente se ha expedido el decreto [---] relacionado con la tecnología aplicable al recaudo de peaje por lo que no vemos por qué la ANI no hace la adecuación en costos y descripción tecnológica en este contrato. (2) por otro lado, se considera que debe haber un procedimiento	La ANI se encuentra analizando el Decreto 2486 de 2013 para determinar su impacto en el recaudo de peajes y de ser el caso realizar los cambios necesarios en el contrato.	Contrato Estándar 8.3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	COLOMBIA S.A.S.	para establecer los costos de operación y mantenimiento descritos en esta sección.			
31	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	A cargo de quien estará el mantenimiento del sector de vía comprendido entre Puerto Bogotá y Honda, el cual atraviesa la zona urbana de estas dos poblaciones, teniendo en cuenta que mientras se construye el nuevo puente sobre el río Magdalena en Honda, los vehículos que van hacia la Dorada o Puerto Salgar, procedentes de Bogotá o el sur del país deberán usar esta vía?	En el tramo comprendido entre Honda y Puerto Bogotá, el alcance del proyecto no incluye intervenir los puentes existentes que comunican las poblaciones de La Dorada y Puerto Salgar ni el que comunica Puerto Bogotá - Honda, así como el paso urbano por el Municipio de Puerto Salgar ni el de Honda.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
32	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Dónde se pueden consultar los diseños de las obras del nuevo puente en Honda, tanto de la estructura del puente como de la estructura de los pavimentos en los accesos, con el fin de programar y costear los mantenimientos de este sector de vía?	Estos diseños fueron adelantados por Invias por lo tanto pueden ser consultados en esa Entidad.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
33	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Cuáles son los diseños y las especificaciones técnicas de los andenes a construir entre el nuevo puente en Puerto Salgar y el puente existente en la Dorada, con el fin de costear su construcción y mantenimiento?	Los diseños de andenes son tipo y las especificaciones de construcción están referenciadas en el Apéndice Técnico 3.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
34	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	En cuanto a los estudios y diseños de pavimentos, al revisar un archivo actualizado el 8/1/2014 que contiene las secciones típicas de las intervenciones a ejecutar en el corredor, vemos que dichas estructuras de intervención no corresponden con las diseñadas por el estructurador del proyecto. ¿Cuál es entonces la estructura a emplear?	Los estudios publicados en el "Cuarto de Información de referencia" corresponden a los desarrollados por el estructurador, los cuales fueron actualizados con información reciente. Se aclara que la información publicada en el "Cuarto de Información de referencia" es de referencia y el concesionario será responsable del desarrollo de los diseños fase III del proyecto, atendiendo los parámetros y lineamientos	Cuarto de Datos C1- C	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			establecidos en el manual de diseño geométrico de Invias y en la normatividad vigente en la materia.		
35	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	De acuerdo con la adenda No. 3, en la que se modificó el número de vehículos, motos y dotación del personal, cuál es el nuevo número de efectivos de policía (patrulleros, subintendentes y mayores) con los que deberá contar la concesión?	Se informa que el Apéndice Técnico 2, publicado junto con la Adenda N°15 fue ajustado en lo que se refiere al equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras.	Apéndice Técnico 2. Literal 3.3.3.9 Tabla	TÉCNICA
36	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Cuáles serán los viáticos del personal de policía a ser empleado en la concesión, pues en el apéndice técnico 2, numeral 3.3.9 se menciona que ello está consignado en un convenio anexo, pero éste no existe.	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 del Convenio sea abordado directamente el Concesionario con la PONAL una vez se adjudiquen los procesos licitatorios. Por otra parte se informa el valor de los viáticos está establecido en el Decreto 1017 de 2013, el cual será incluido en el “Cuarto de Información de Referencia”.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.9	TÉCNICA
37	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Se insiste en revisar los presupuestos calculados para operación y mantenimiento, pues no existe coherencia entre lo consignado en éstos con lo exigido en los apéndices técnicos en cuanto a cantidades, tipo de equipos, personal, especificaciones, etc.	La observación no procede, teniendo en cuenta que el alcance definido en el proceso es consecuente con el valor definido para el mismo. El concesionario debe realizar los Diseños a Fase III y con esto pueda definir su propio estimado de presupuesto para operar y mantener la vía de acuerdo a las especificaciones y alcances planteados en los Apéndices Técnicos.	Cuarto de Datos C1 - E	TÉCNICA
38	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL	Igualmente, se continúa incluyendo obligaciones y obras para construir, operar y mantener y el presupuesto no se aumenta. En este sentido, se incluyó la construcción, operación y mantenimiento de las dos glorietas en las intersección con el nuevo puente de Honda, la construcción, operación y mantenimiento de tres (3) km. de andenes entre el nuevo puente	La observación no procede, teniendo en cuenta que el alcance definido en el proceso es consecuente con el valor definido para el mismo. El concesionario debe realizar los Diseños a Fase III y con esto pueda definir su propio estimado de presupuesto para operar y mantener la vía de acuerdo a las especificaciones y alcances	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	COLOMBIA S.A.S.	de Puerto Salgar y el puente existente, la operación y el mantenimiento del nuevo puente en Honda y sus accesos y se aumentó el número de equipos y dotaciones para la policía de carreteras, lo que hace que los presupuestos de operación y mantenimiento continúen en aumento, pero los presupuestos publicados por la ANI siguen sin modificación alguna.	planteados en los Apéndices Técnicos.		
39	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Una vez se compara la información del estudio de pavimentos elaborado por el estructurador contenida en el cuarto de datos, con la consignada en los presupuestos, encontramos que el programa de intervenciones del mantenimiento periódico no contiene las mismas cantidades, lo cual genera inquietudes con respecto del modelo de deterioro que realmente se va a ejecutar en el proyecto. Cuáles son las cantidades definitivas que se deben tener en cuenta para la valoración?	El presupuesto definido para el proyecto fue determinado a partir de los resultados de cada uno de los estudios técnicos y es consecuente con los mismos, incluyendo el programa de mantenimiento definido. Se aclara igualmente que la información publicada “Cuarto de Información de Referencia” como su nombre lo indica es de referencia.	Cuarto de Datos	TÉCNICA
40	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Se aumentarán los montos de las vigencias futuras para cubrir los costos de las obras que se han adicionado al proyecto, como son la construcción, operación y mantenimiento de las intersecciones con el nuevo puente de Honda, la construcción, operación y mantenimiento de los 22 km. de ciclo ruta entre Girardot y Nariño, la construcción, operación y mantenimiento de los 3 km. de andenes entre el nuevo puente de Puerto salgar y el Puente existente, la operación y el mantenimiento del nuevo puente de Honda y sus accesos, el incremento de los equipos y la dotación de la policía de carreteras, etc.?	Todas las inversiones asociadas a estas obras están contempladas dentro del presupuesto del modelo financiero. Por lo tanto las vigencias futuras ya contemplan el cubrimiento de los costos de las obras mencionadas.		TÉCNICA
41	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL	En el anexo técnico 2, publicado con la adenda No 3, se permite la construcción de pavimentos rígidos, pero no publican el diseño de esta estructura, el cual permita costear su construcción y posteriores mantenimientos, a partir de las solicitudes de carga. Es posible obtener esta información?	Los diseños definitivos deberán ser realizados por el Concesionario, por lo tanto el riesgo de diseño y el de construcción, es de su entera responsabilidad adelantar por su cuenta sus propios diseños y estudios, que le permitirán determinar las alternativas de construcción adecuadas a las características de los tramos del Proyecto.	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.				
42	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	En el Apéndice técnico No 4- Indicadores, Tabla 2 – Indicadores exclusivos para (Pavimento Rígido), se detalla en el indicador : Escalonamientos - E19 en el Método de Medida se especifica que para contabilizar un escalonamiento este deberá ser superior a los 5 mm, pero en la descripción del Valor de Aceptación se consigna que el Valor Puntual: Escalonamiento debe ser Inferior a 5 mm y se generará un incumplimiento en el sector si se incumple uno o más valores puntuales, pero evaluando los conceptos estos son contradictorios. Se solicita dar claridad al respecto, pues esto genera confusiones.	Se aclara que el valor puntual de aceptación se refiere al mínimo valor que resulta aceptable para cada Indicador. En este caso un escalonamiento inferior a 5 mm no generará incumplimiento. Si el escalonamiento es superior a 5 mm, es decir, si es superior al valor puntual, generará incumplimiento.	Apéndice Técnico 4. Tabla 2	TÉCNICA
43	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	Donde están los diseños de las dos intersecciones adicionales a ejecutar en la Unidad Funcional 5, descritas en el Apéndice Técnico 1, que son: - Intersección de La Melisa, ubicada en la calle 11 x la vía Honda - la Dorada. - Intersección de la vía a Norcasia x la vía Honda- La Dorada, en el acceso occidental al puente existente sobre el río Magdalena en La Dorada. Estas intersecciones se construirán a nivel (glorietas) o a desnivel y cuáles son los presupuestos asociados a estas intersecciones?	Dentro de los informes de intersecciones incluidos en el “Cuarto de Información de Referencia” se encuentran descritas las características de las intersecciones diseñadas por el Estructurador Integral. Para mayor claridad, dentro de la nueva versión del apéndice se relaciona el tipo de intersección propuesto, pero se recalca que el concesionario será responsable del desarrollo de los diseños de dichas intersecciones, atendiendo los parámetros y lineamientos establecidos en el Apéndice Técnico 3 y demás Especificaciones Técnicas. La ruta del informe de intersecciones dentro del cuarto de datos se relaciona a continuación: Victoria temprana /C2/F/FVI. Victoria temprana /C3/F/FV Victoria temprana /C4/F/FV Victoria temprana /C5/F/FV Victoria temprana /C6/F7FV	Anexo 1 – Minuta del Contra – parte general	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
44	ESTRUCTURA PLURAL CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. E INTERVIAL COLOMBIA S.A.S.	<p>INDICADORES - Etapa Pre operativa</p> <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. Ej 1: la señalización vertical es casi inexistente en las UF2, UF3 y UF4 así como todos los sub tramos – cuál es la aplicabilidad del E11? Ej 2: Una vez que el indicador O5 pasó de 1h para 30m, creemos que el mismo dice respecto a la UF5, pues las demás son vías secundarias o terciarias (aproximadamente 140km de ellas) que difícilmente permitirán un tiempo de asistencia tan bajo.</p> <p>Nuevamente, cual es la aplicabilidad del mismo? Así mismo, solicitamos revisión del texto de los indicadores para que en ellos sea indicada la UF en que se deben aplicar y así aclarado el pliego de condiciones.</p>	Su observación ha sido analizada por la ANI, en consecuencia fue Ajustado el Apéndice técnico 2 publicado junto con la Adenda N°15.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
45	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.3 (a). Teniendo en cuenta que en la etapa preoperativa el concesionario debe realizar actividades de mantenimiento, no es entendible que no pueda hacer observaciones sobre el estado de la infraestructura entregada,	El alcance de las actividades y obras de mantenimiento previstas en el Contrato de Concesión, se hará de acuerdo con las particularidades del Proyecto y el estado de la vía al momento de la entrega, conforme lo establece el Apéndice	Contrato Parte General	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>pues de ello depende la ejecución y alcance de las obligaciones. En el caso de que la ANI entregue (como está previsto en este proyecto) tramos que actualmente no son transitables, no puede exigirse al concesionario que en la fase de Preconstrucción realice mantenimiento sobre el corredor. Para estos casos, las obligaciones de Mantenimiento deben iniciar una vez se termine la Etapa Preoperativa.</p>	<p>Técnico 1 y el Apéndice Técnico 2 Capítulo VI.</p> <p>Ello es independiente a la obligación del Concesionario de recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre (estado que quedará plasmado en el Inventario de Activos de la Concesión), pues 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 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. En definitiva, la entidad no considerará admisibles futuras reclamaciones por parte del Concesionario derivadas de la no evaluación de los riesgos o de la supuesta incomprensión del contrato y sus Apéndices, pues –se insiste– ello corresponde a</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			la carga mínima de diligencia de todo proponente.		
46	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>El Apéndice C del Proyecto de Contrato de Concesión establece un indicador definido de la siguiente manera: La relación entre el número de accidentes mortales anual de cada sector y su Número de Vehículos - Km. De acuerdo con la descripción que se hace en la introducción del apéndice 4, éste y los demás indicadores "serán aplicables a las intervenciones ejecutadas por el Concesionario y a la Operación de la vía una vez terminada la Fase de Construcción de cada una de las Unidades Funcionales".</p> <p>La finalidad de estos indicadores es servir de base para "el cálculo del Índice de Cumplimiento que será aplicable para determinar el valor de la Retribución del Concesionario, lo cual incluye el procedimiento para el Cálculo de las Deducciones". Los indicadores allí establecidos se refieren claramente a situaciones que se encuentran bajo el control del futuro concesionario, tales como el IRI, el ahuellamiento, las fisuras, la textura, los baches, los hundimientos, el estado de los drenajes, las condiciones de la señalización, etc. Cosa diferente ocurre con el "índice de mortalidad" que se incluyó en el citado apéndice y que se describe como "la relación entre el número de accidentes mortales anual de cada sector y su número de vehículos - km", pues en este caso se trata de una situación que no guarda relación de causalidad entre la actividad del futuro concesionario y el resultado objeto de la medición. Como la finalidad de estos indicadores es realizar deducciones al concesionario como consecuencia de no lograrse el índice esperado, es claro que se trata de una especie de sanción impuesta como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones del concesionario relacionadas con la operación de la vía. Con este indicador, al</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 accidentalidad.</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>	Pliego de Condiciones Apéndice C	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN																														
		<p>contrario de lo que se pretende con los demás, se afectan los ingresos del concesionario por la ocurrencia de accidentes naturales sin importar si hubo o no relación de causalidad entre una conducta o una omisión del concesionario y el resultado fatal. Podemos citar a manera de ejemplo, el resultado de un informe elaborado por la Dirección de Transporte y Tránsito de Bogotá para el año 2010 (citado en www.carroya.com), en el cual se mencionan las siguientes causas de accidentes de tránsito:</p> <p>Causas de accidentes de tránsito Número de accidentes</p> <table border="0"> <tr> <td>No mantener distancia de seguridad entre vehículos.</td> <td>2.</td> <td>551</td> </tr> <tr> <td>Desobedecer las señales de tránsito.</td> <td>1.</td> <td>091</td> </tr> <tr> <td>Adelantar carros cerrando.</td> <td></td> <td>1.029</td> </tr> <tr> <td>Cambio de carril sin direccionales.</td> <td></td> <td>430</td> </tr> <tr> <td>No respetar prelación.</td> <td></td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>Dar reversa imprudentemente.</td> <td></td> <td>379</td> </tr> <tr> <td>Adelantar invadiendo vía.</td> <td></td> <td>171</td> </tr> <tr> <td>Exceso de velocidad.</td> <td></td> <td>168</td> </tr> <tr> <td>Arrancar sin precaución.</td> <td></td> <td>142</td> </tr> <tr> <td>Conducir en estado de embriaguez o drogado</td> <td></td> <td>139</td> </tr> </table> <p>Como puede observarse, todas estas causas son imputables a los conductores y por tanto ajenas al control de los operadores de la vía, siendo entonces evidente que éstos pueden ser sancionados con la reducción de sus ingresos por la ocurrencia de situaciones ajenas ellos, lo cual incluso podría dar lugar a la caducidad del contrato.</p> <p>En consecuencia, le solicitamos eliminar el indicador citado anteriormente, toda vez que la ocurrencia de accidentes mortales</p>	No mantener distancia de seguridad entre vehículos.	2.	551	Desobedecer las señales de tránsito.	1.	091	Adelantar carros cerrando.		1.029	Cambio de carril sin direccionales.		430	No respetar prelación.		410	Dar reversa imprudentemente.		379	Adelantar invadiendo vía.		171	Exceso de velocidad.		168	Arrancar sin precaución.		142	Conducir en estado de embriaguez o drogado		139			
No mantener distancia de seguridad entre vehículos.	2.	551																																	
Desobedecer las señales de tránsito.	1.	091																																	
Adelantar carros cerrando.		1.029																																	
Cambio de carril sin direccionales.		430																																	
No respetar prelación.		410																																	
Dar reversa imprudentemente.		379																																	
Adelantar invadiendo vía.		171																																	
Exceso de velocidad.		168																																	
Arrancar sin precaución.		142																																	
Conducir en estado de embriaguez o drogado		139																																	

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>no es un hecho que pueda ser controlado por el Concesionario, y por tanto no se trata de un indicador que mida el cumplimiento de las obligaciones del futuro concesionario.</p> <p>Digamos finalmente que si lo que la ANI busca es la reducción de accidentes, debería implementar junto con el Ministerio mayores campañas.</p>			
47	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	<p>Verificación UF. Cláusula 4.17 (iv) (2). Les agradecemos aclarar el significado de la siguiente disposición: "(B). Todas y cada una de las Especificaciones Técnicas que se identifican para este evento en el Apéndice Técnico 1; se procederá a suscribir el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional si es del caso - y se empezará a causar y a pagar la Retribución o la Compensación Especial, de conformidad con este Contrato". Si al principio de este numeral 2 se establece que "a pesar de no cumplir con todas las Especificaciones Técnicas, cumple al menos con", ¿Cómo puede, después, en el aparte antes transcrito, hablarse de cumplir con todas y cada una de las Especificaciones Técnicas?</p>	<p>No se evidencia la contradicción mencionada en la observación.</p> <p>La sección 4.17(a)(iv) se refiere al evento en que, como consecuencia de la verificación final de una Unidad Funcional, se encuentra que no todas las Especificaciones Técnicas han sido cumplidas.</p> <p>Ahora bien, de acuerdo con lo señalado en el numeral 4.17(a)(iv)(2) aún en el caso en que algunas Especificaciones Técnicas no se hayan cumplido, es posible suscribir el Acta de Terminación de Unidad Funcional si ésta cumple con los valores mínimos de aceptación de los Indicadores y, adicionalmente, cumple con las Especificaciones Técnicas previstas en el Apéndice 1 para este efecto. En tal caso, se iniciará además el pago de la Retribución. Por supuesto, en este caso el Concesionario deberá cumplir con las especificaciones Técnicas que quedaren pendientes, para lo cual tendrá un término de 180 Días.</p> <p>Como se ve, la referencia incluida en la Sección 4.17(iv)(2)(B), es a un subgrupo limitado de Especificaciones Técnicas. Es a ese subgrupo que como mínimo debe dársele cumplimiento</p>	Unidad Funcional	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			para causar la Retribución o la Compensación Especial, aunque no se cumplan las demás Especificaciones Técnicas (las pendientes se deberán cumplir en un plazo máximo de 6 meses). Se reitera entonces que no existe la contradicción a la que erróneamente se refiere la observación.		
48	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES	Plazo Etapa Pre-Operativa. Cláusula 2.5 (b). Les agradecemos explicar el alcance de la siguiente disposición: "La duración de las fases de la Etapa Preoperativa que se señala en la Parte Especial, tiene solamente alcance estimativo. El inicio y terminación de cada fase dependerá del cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto en este contrato". ¿Lo anterior significa que no existe sanción por no concluir las actividades establecidas en la etapa preoperativa dentro del plazo de 360 días? ¿Cuál es el objeto de establecer un plazo de 360 días si el mismo es solo estimativo?	<p>La afirmación de acuerdo con la cual los plazos de las Etapas del Contrato de Concesión son estimativos, no implica que el incumplimiento de las obligaciones del Concesionario carezca de sanción.</p> <p>En efecto, para cada una de las Etapas se prevén ciertos requisitos para su terminación y la consecuente iniciación de la subsiguiente. El simple paso del tiempo no implica la terminación de una Etapa y por lo tanto, sólo con el cumplimiento de los requisitos contractualmente establecidos se entenderá culminada una fase o Etapa e iniciada la subsiguiente.</p> <p>Por supuesto de incurrirse en incumplimiento de cualquiera de los plazos previstos en el Contrato o en el Plan de Obras, habrá lugar a multas en los términos señalados en el Contrato.</p>	Etapa Preoperativa	TÉCNICA
49	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	La estimación de tráfico oficial más reciente que ha sido expuesta en las diferentes socializaciones del proyecto, se encuentra publicada con fecha 15 de agosto de 2013. Este pronóstico es resultado de los Estudios de tráfico desarrollados por el Estructurador Integral del proyecto, de cuyo informe se tuvieron diversas versiones, en las que se expusieron siempre las mismas tarifas de cobro de peaje por categoría vehicular. Lo anterior tanto para el escenario denominado "Escenario Base" como para el llamado "Escenario Intervenido con 15 Peajes". Por otro lado de	<p>El estudio de tráfico fue actualizado y se incluyó en el "Cuarto de Información de Referencia" con lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La última información disponible relativa a la entrega del tramo 1 de Ruta del Sol, en lo que se refiere tanto a fechas como a número de peajes y tarifas. - Las decisiones de las entidades tomadas en la última socialización del peaje anteriormente ubicado entre Honda y La 	Estudios de Tráfico	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>las más recientes revisión de la estructura tarifaria presentada en la minuta de la Parte Especial del Contrato, publicada el 14 de Enero de 2014, se encontraron modificaciones sustanciales en las tarifas de los peajes del proyecto con respecto a las especificadas en el informe de los Estudios de Tráfico del Estructurador Integral, que como ya se mencionó, sirvieron de base para las últimas estimaciones de demanda que se conocen públicamente desde el 15 de agosto de 2013, De acuerdo con lo anterior se solicita sean facilitadas las estimaciones de tráfico que se obtienen en cada uno de de los peajes del proyecto para la situación de cobro que considera a la estructura tarifaria más reciente de la minuta de la Parte Especial den Contrato. Las estimaciones requeridas se hacen extensivas para los años 2015, 202, 2025 y 2030 en cada uno de los dos escenarios de operación que se han tratado en el Estudio de Tráfico ("Escenario Base" y "Escenario Intervenido con 15 Peajes"). Del mismo modo se solicita confirmar si las estimaciones de tráfico que sean suministradas, consideran o no, las modificaciones hechas a las condiciones para el cobro de cuota de peaje en el proyecto de la Ruta de Sol Sector 1, tipificadas en el Otrosí No. 2 del contrato de concesión No. 002 de 2010, firmado el pasado 02 de Diciembre de 2013.</p>	<p>Dorada, incluyendo su nueva ubicación y nuevas tarifas para aplicar a las diferentes categorías vehiculares.</p>		
50	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	<p>Con respecto al numeral de la referencia, el documento manifiesta que "En caso de que se requiera una reparación mayor, los costos de traslado al taller estarán a cargo del concesionario y el pago de peajes de salida del sistema vial correrán por cuenta del damnificado" solicitamos se defina cuál es el alcance de la obligación del concesionario con respecto al traslado del vehículo averiado en el caso que el taller sugerido por el damnificado se encuentre por fuera de los límites de la</p>	<p>En el numeral 3.3.3.1.3 del apéndice de operación y mantenimiento se establece que ".. En caso de que se requiera una reparación mayor, los costos de traslado al taller y el pago de peajes de salida del sistema vial correrán por cuenta del damnificado". Así las cosas, si se llegara a presentar una reparación mayor que no se pudiera atender dentro de los talleres del proyecto, las responsabilidades del traslado al taller recaerá en el damnificado y no el concesionario.</p>	<p>Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.3.1.3 Equipo para Auxilio Mecánico</p>	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		concesión. (Podría incluso darse el caso que el damnificado pretenda que su vehículo sea desplazado a regiones muy apartadas del proyecto o incluso por fuera del país en caso de ser un vehículo de un damnificado de origen extranjero)			
51	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Con respecto al alcance requerido en cuanto a las formas de pago solicitamos modificar el texto que indica que "Las casetas de peaje automáticas deberán permitir el cobro del peaje a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar o las tecnologías que adopte el Ministerio de Transporte", considerando que en el país aún no se cuenta con un sistema que permita descontar valores automáticamente de las tarjetas débito y crédito con lecturas de radar. Lo que consideramos debe implementar el concesionario corresponde a la posibilidad de que a través de cualquier medio de pago, incluyendo con tarjetas débito o crédito, se puedan cargar valores a tarjetas de pago que permitan el descuento automático con lecturas de radar al paso por una estación de peaje.	En el numeral 3.3.4.3 del apéndice de operación y mantenimiento se establece que "Los sistemas que permitan la Operación de al menos un (1) carril por sentido de cobro semiautomático deberán estar en servicio al momento de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional en la que se encuentra la correspondiente Estación de Peaje." Por lo anterior, el concesionario será el responsable de definir el número de carriles de cada tecnología que resulten necesarios en cada estación de peaje para garantizar el nivel de servicio solicitado.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.4.3 Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	TÉCNICA
52	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Con respecto al alcance de lo requerido en cuanto a los sentidos que debe poderse regular en las estaciones de pesaje, en el sentido en que todos los elementos y sistemas que se implementan dentro de los proyectos de concesión, tienen como fin único servir, atender y regular servicios de y para el proyecto. Para tal fin los concesionarios implementan sus estaciones de pesaje en los sitios de entrada de flujos vehiculares a su proyecto como mecanismo de control de cargas que circula dentro del mismo. En este sentido sería además de inútil, oneroso, implementar sistemas de pesaje en los sitios de salida del	Según lo establecido en el apéndice técnico 2, el concesionario elaborará un estudio de localización e implantación de las Estaciones de Pesaje como parte de los estudios a presentar a la Interventoría durante la Fase de Preconstrucción, para lo cual tendrá en cuenta lo previsto en el Apéndice 1 en cuanto a reposición e instalación de Estaciones de Pesaje. Sin embargo, se aclara que el control de pesaje influye en el cumplimiento de los indicadores contractuales y por esta razón se considera que dentro de la estación de peaje se deben realizar controles de pesaje en los dos sentidos de circulación	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.8 Sistemas de Pesaje	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		sistema vial concesionado, ya que no representaría beneficios para el proyecto. Así las cosas solicitamos se modifique el texto regulatorio al respecto, liberando al concesionario de implementar el control en ambos sentidos de circulación cuando las estaciones de pesaje se implementen en los límites de los proyectos.	de tránsito.		
53	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	Al final de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, parte del numeral en mención se presenta como nota el siguiente texto, "Los Valores Unitarios proporcionados son únicamente de referencia. Es responsabilidad del concesionario suministrar el equipo según la ficha técnica sin importar su valor". Al respecto y con el objeto de poder costear e incluir dentro del presupuesto el valor real de los elementos, tal y como se solicita, se requiere se incluyan como parte integral de los pliegos las Fichas Técnicas que en el texto referencia como de estricto cumplimiento	Mediante Adenda 15 se modificó el Apéndice Técnico 2 y se realizaron los ajustes correspondientes relacionados con las cantidades para policía de carreteras.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	TÉCNICA
54	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	A continuación de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, se indica que "En la etapa pre operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (20) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (1) Intendentes, cuatro (2) Subintendentes y treinta (15) Patrulleros. En la etapa operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (39) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (3) Intendentes, cuatro (4) Subintendentes y treinta (30) Patrulleros." Solicitamos a la Agencia definir y ajustar el número real de efectivos policiales requeridos por cargo especificado ya que no coincide el valor en letras con el valor en números.	Mediante Adenda 15 se modificó el Apéndice Técnico 2 y se realizaron los ajustes correspondientes relacionados con las cantidades para policía de carreteras.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	TÉCNICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Adicionalmente y considerando que el valor máximo de efectivos requerido corresponde al mayor valor de los datos presentados, que para este caso es de treinta y nueve (39), solicitamos disminuir la cantidad de equipos requeridos ya que con lo exigido se estaría indicando que los equipos son exclusivos a cada uno de los turnos en que trabajarían los policías, siendo lo acostumbrado en esta entidad que estos atiendan los tres turnos, permitiendo así solo disponer de la tercera parte del equipo solicitado.			
55	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS	Índice de Mortalidad: Solicitamos comedidamente a la ANI eliminar el índice de mortalidad establecido en el Apéndice Técnico 4 debido a que dicho indicador está fuera del control del Concesionario. Así no resulta razonable que el Concesionario pueda ser objeto de Deducciones por el incumplimiento de dicho indicador cuando las mortalidades se deban a falta de pericia de los conductores o por cualquier otro factor externo que no le sea imputable.	El indicador de mortalidad ha sido modificado Mediante la Adenda 3 (Sección 6 del Apéndice Técnico 4 indicadores).	Apéndice Técnico 4 Indicadores	

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

Marzo 28 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