

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
1	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL CONCESIONES CHILE SA Y OHL	<p>Giros de Equity. Periodo Especial. Cláusulas 3.9. (e) y 14.2 (c).</p> <p>Les agradecemos aclarar en estas cláusulas que, ocurrido un Evento Eximente de Responsabilidad, el concesionario no estará obligado a efectuar, en los plazos previstos en la parte especial del Contrato, los Giros de Equity exigidos que se sucedan durante el Período Especial.</p> <p>De lo contrario, se estaría obligando al concesionario a adelantar los fondos de forma innecesaria, por un evento totalmente ajeno a su voluntad, asumiendo de esta manera costos injustificados que tornarían más gravosa la ejecución del contrato. En consecuencia, solicitamos que los aportes de Equity que sean requeridos durante la etapa de pre-construcción, ante la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad, sólo sean exigibles una vez se inicie la etapa de construcción.</p> <p>De igual manera y conforme a lo anterior, al Concesionario deberá reconocérsele, una vez finalice el Período Especial, un término equivalente a aquel que tuvo lugar entre la fecha de inicio del evento eximente y la fecha que en la cual debió efectuarse el giro de Equity correspondiente, no efectuado por la ocurrencia del evento, para así respetar los plazos establecidos entre giros, en la</p>	<p>Ante la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, la ANI considera que el mecanismo incorporado en la Sección 3.9 (e) de la Parte General es el adecuado, y en pro de la estabilidad financiera del Proyecto no considera necesario ni pertinente ninguna modificación adicional.</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</p>	<p>JURÍDICA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>parte especial.</p> <p>Aunque la nueva versión del contrato de concesión, publicada el pasado 3 de marzo de 2014, en su cláusula 3.9 (e), busca solucionar el problema antes expuesto, no soluciona de fondo la situación antes descrita, conforme a que: (i) vuelve más gravosa y exigente la procedencia del Evento Eximente de Responsabilidad, ya que sujeta el mismo a una imposibilidad, total, de iniciar o continuar las intervenciones de una o varias Unidades Funcionales. Esta calificación riñe con la definición que, de Evento Eximente, efectúa la cláusula 14.2 (b) del contrato de concesión propuesto la ANI; (ii) no es aplicable a eventos en los cuales las Unidades Funcionales, al ser lineales y requerirse de la terminación de una para la iniciación de la otra, el Evento Eximente que afecta a una Unidad Funcional, afecta a las demás. En este caso, el concesionario tendría que seguir efectuando los aportes de Equity de las UF presuntamente no afectadas, sin poder intervenirlas, generándose un perjuicio para el Concesionario. Lo anterior, es en especial crítico, durante la Etapa de Pre-Construcción; (iii) el plazo de cinco (5) días hábiles para aportar las sumas objeto de suspensión, es a todas luces insuficiente. Como se explicó con anterioridad, debe otorgársele al Concesionario, una vez cese el Periodo Especial, un periodo de tiempo equivalente a aquel que tuvo lugar entre la fecha de inicio del Periodo Especial y la fecha que en la cual debió efectuarse el giro de Equity</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		correspondiente, para así efectuar los aportes suspendidos.			
2	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA Y OHL	<p>Multas, descuentos y reducciones. Capítulo X parte general. Capítulo VI parte especial.</p> <p>Aunque se redujo la deducción máxima permitida del 25% al 10%, no se incluyeron, dentro de este porcentaje, las multas. En consecuencia, respetuosamente proponemos se establezca en el contrato un límite único de descuentos que incluya multas y deducciones, no mayor al 10% de la Retribución.</p> <p>Por último, solicitamos que la medición sea trimestral y no mensual.</p>	<p>Es importante aclarar que las Multas están contenidas en los Descuentos, según lo establecido en la Sección 3.5 de la Parte General, y no dentro de las Deducciones.</p> <p>La naturaleza de las Deducciones es diferente a la de los Descuentos, las Deducciones son un reconocimiento al hecho de que la Retribución del Concesionario depende directamente del cumplimiento de los Indicadores, en desarrollo de lo previsto en el artículo 8 del Decreto 1467 de 2012. La aplicación del Índice de Cumplimiento refleja una remuneración variable, asociada al nivel de servicio recibido por la ANI. Así, ante la prestación de servicios inferiores al óptimo esperado la remuneración disminuirá, sin que ello necesariamente constituya un incumplimiento del contrato.</p> <p>Por otro lado, el Descuento es un mecanismo mediante el cual se resta de la Retribución cualquier suma que el Concesionario le adeude a la ANI, lo cual no constituye un mecanismo de apremio para el cumplimiento de las obligaciones, sino simplemente una forma de asegurar el pago de sumas adeudadas.</p> <p>Dada esta naturaleza distinta, la ANI no considera apropiado establecer un límite único para ambos conceptos.</p>	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			La Entidad considera que la periodicidad establecida para cada uno de los Indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4 (la cual no es siempre mensual) es la apropiada para el Proyecto. En consecuencia, no se acepta su solicitud.		
3	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA Y OHL	Fuerza Mayor Predial. Cláusula 7.4. Conforme lo hemos manifestado en varias ocasiones, el término de 90 días, requerido para la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad, derivado de una Fuerza Mayor Predial, debe contarse desde la presentación de la demanda y no desde su admisión. Admitir lo contrario, sujetaría el inicio del Evento Eximente a la decisión de un tercero, no teniendo, en consecuencia el Concesionario, certeza sobre el momento en el cual el Periodo Especial inicia.	Los plazos y las condiciones establecidas en el contrato para declaración de Fuerza Mayor, corresponden al análisis y experiencia que la entidad tiene con respecto a estas situaciones y en tal sentido, estima que son los adecuados para que operen dichas condiciones .En consecuencia, no se acepta la solicitud del observante.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
4	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.5.f <u>Obligaciones Fase de Construcción</u> : En este numeral se establece como obligación "...o aquellos estudios adicionales solicitados por la Autoridad Ambiental o cualquier otra Autoridad Gubernamental durante la ejecución del Proyecto así como asumir todos los costos y tiempos requeridos para la realización de tales estudios." En primera medida solicitamos se aclare que estos estudios solamente se realizarán si tienen relación directa con el proyecto. Como segunda medida, en la matriz de riesgos se establece que las obras solicitadas por autoridad ambiental después de la	La obligación establecida en la sección 4.5 (f) a cargo del Concesionario debe por fuerza entenderse en relación con el Proyecto y con el desarrollo de las obligaciones del Concesionario. En cuanto a la solicitud relacionada con la solicitud de estudios por las Autoridades con posterioridad a la expedición de las Licencias y Permisos, para la entidad resulta necesario que el Concesionario adelante a su cuenta y riesgo todos los estudios exigidos por éstas en el ejercicio de sus funciones y con relación al desarrollo del Proyecto. Lo anterior no acarrea	Contrato Parte General	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>obtención de la licencia estarán a cargo del PÚBLICO. En el mismo sentido queremos que se incluya que si los estudios son solicitados después de la obtención de la Licencia respectiva, el costo de ejecución de dichos estudios debe ser retribuido al concesionario por la entidad Contratante. No hacer estas dos aclaraciones puede acarrear exigencias hacia el Concesionario que no estén directamente relacionadas con el desarrollo de su contrato, y por otro lado, que generen una onerosidad excesiva y no prevista en el desarrollo de sus funciones.</p>	<p>exigencias que no estén directamente relacionadas con el Proyecto, ni implican la ocurrencia de “onerosidad excesiva” al Concesionario, sino consiste en una consecuencia directa de la asignación del riesgo de diseño, construcción, operación y de consecución de las Licencias y Permisos necesarios para el Proyecto.</p> <p>En cualquier caso, es pertinente mencionar que esta obligación no tiene relación alguna con el mecanismo de cubrimiento de obras y/o actividades no previstas en el Apéndice Técnico 1, contenido en la Sección 8.1 (h) de la Parte General, el cual se refiere exclusivamente al cubrimiento del mayor valor de los costos de las obras adicionales requeridas por la Autoridad Ambiental y no al cubrimiento de los costos de estudios adicionales.</p> <p>Por todo lo anterior no se aceptan las solicitudes del observante.</p>		
5	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p><u>Numeral 13.3.s Costos asociados a cambios de diseño:</u> deben reconocerse igualmente los costos de Diseño cuando dichos ajustes, sin ser responsabilidad del Concesionario, son exigidos por otras entidades para emitir las autorizaciones o licencias requeridas para ejecutar el proyecto, o cuando realizan solicitudes durante la etapa de ejecución del contrato.</p>	<p>La obligación establecida en la sección 4.5 (f) a cargo del Concesionario debe por fuerza entenderse en relación con el Proyecto y con el desarrollo de las obligaciones del Concesionario.</p> <p>En cuanto a la solicitud relacionada con la solicitud de estudios por las Autoridades con posterioridad a la expedición de las Licencias y Permisos, para la entidad resulta necesario que el Concesionario adelante a su cuenta y riesgo todos los estudios exigidos por éstas en el ejercicio de sus funciones y con relación al</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>desarrollo del Proyecto. Lo anterior no acarrea exigencias que no estén directamente relacionadas con el Proyecto, ni implican la ocurrencia de “onerosidad excesiva” al Concesionario, sino consiste en una consecuencia directa de la asignación del riesgo de diseño, construcción, operación y de consecución de las Licencias y Permisos necesarios para el Proyecto.</p> <p>En cualquier caso, es pertinente mencionar que esta obligación no tiene relación alguna con el mecanismo de cubrimiento de obras y/o actividades no previstas en el Apéndice Técnico 1, contenido en la Sección 8.1(h) de la Parte General, el cual se refiere exclusivamente al cubrimiento del mayor valor de los costos de las obras adicionales requeridas por la Autoridad Ambiental y no al cubrimiento de los costos de estudios adicionales.</p> <p>Por todo lo anterior no se aceptan las solicitudes del observante.</p>		
6	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p><u>Numeral 14.2.h.iv. Compensaciones por Eventos Eximentes de Responsabilidad:</u> Estimamos que ésta compensación no sólo debe reconocer los costos asociados a los recursos sino también los costos financieros, en especial teniendo en cuenta los altos plazos que se fijan para la ocurrencia de la fuerza mayor ambiental, predial y social; y que hacen que se afecte el flujo de caja del proyecto y su bancabilidad.</p>	<p>En casos de eventos eximentes de responsabilidad, la ANI responderá únicamente por los costos establecidos en la sección 14.2 (h). Se entiende incluido dentro del concepto de Evento Eximente de Responsabilidad, cualquier evento de Fuerza Mayor, incluyendo la Fuerza Mayor Predial, la Fuerza Mayor Ambiental y la Fuerza Mayor por Redes. Cabe aclarar que según 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</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			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.		
7	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<u>Numeral 3.8 - General - (a) Plazo cierre financiero:</u> En reuniones sostenidas con la ANI, nos han manifestado que los proyectos fueron pensados para ser financiados con 4 tipos de recursos: equity, financiación de la banca Comercial, <u>Financiación de Multilaterales</u> y Financiación por la FDN. Igualmente fuimos informados que para que los proyectos sean viables financieramente, se tiene previsto que el 30% de los recursos provenga de entidades Multilaterales, entidades que exigen un proceso de cerca de 2 años para dar el aval al aporte de recursos al proyecto. De acuerdo a lo anterior, no es entendible que dentro de la estructuración se haya tenido en cuenta la incorporación de recursos de las Multilaterales, pero el plazo contractual para lograr el cierre financiero es la mitad del tiempo que se requiere para lograr captar recursos de estas entidades. Solicitamos que se amplíe el plazo para obtención del cierre financiero a los 2 años requeridos, o en su defecto ajusten la estructuración financiera con un costo de deuda igual en su totalidad a la de la banca local, costo que es muy superior al que fue utilizado para generación de los modelos de los estructuradores.	Teniendo en cuenta lo establecido en el contrato en la parte general, 3.8 Cierre Financiero - (a), los documentos para la acreditación del cierre financiero, de conformidad a la modalidad de financiación escogida por el concesionario, y esto último, en concordancia a lo señalado en el numeral 3.7 - parte general, obligaciones de financiación (a), las modalidades de financiación establecida para este proyecto son: i. Préstamos Bancarios, ii. Emisiones en el mercado de capitales. iii. Recursos de deuda de fondos de capital privado y iv las demás previstas en la parte especial. En cuanto a los supuestos empleados en la estructuración, de acuerdo con la Parte General sección 13.2., el riesgo de financiación está a cargo del concesionario y de acuerdo con el Pliego de Condiciones, Sección 1.10, los Precalificados son responsables de realizar todos los estudios requeridos para presentar sus ofertas y con presentación de la oferta se considera han revisado la viabilidad financiera del Contrato. Por lo anterior, cada precalificado deberá determinar, entre otros, si la remuneración establecida en el contrato es suficiente para remunerar todas las actividades y riesgos asignados en el mismo, de conformidad con sus propios estudios y análisis de	Minuta Parte Especial	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			mercado. Por lo antes precisado no se consideró lo solicitado.		
8	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>A la hora de definir la Tasa de Descuento Efectiva (TE) consideramos que es importante para cada etapa del contrato y para cada evento de responsabilidad incluir en el análisis: (I) el nivel de apalancamiento que se puede tener en cada etapa, (ii) el riesgo que está corriendo el concesionario en cada etapa, y (III) la deducibilidad de los intereses de la deuda, conceptos que varían en cada etapa de la concesión. Teniendo en cuenta esto, solicitamos reajustar este valor de la siguiente manera:</p> <p>Numeral 18.3 (e):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 1.15% 2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(b) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 1.10% 3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 1.05% 	<p>De conformidad a lo establecido en el CAPITULO II, Tabla de referencias a la parte General, parte especial los parámetros de la tasa de descuento efectiva TE, para los casos previstos en 18.3 (e), Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) de la Parte General, el valor de TE será de cero punto cincuenta y nueve por ciento (0,59%).</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2 (b) de la Parte General, el valor de TE será de cero punto cincuenta y tres por ciento (0,53%) 3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la sección 17.2 (A) de la Parte General, el valor de la TE será de cero punto cuarenta y seis por ciento (0.46%). Parámetros que la Agencia confirma y no considera la posibilidad de modificarlos. 	Minuta Contrato Parte General	FINANCIERA
9	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	18.3(f)	La Entidad no considera la posibilidad de modificar los parámetros de 18.3 (f), por el contrario confirma lo que en esta materia está regulado en la Tabla de	Minuta Contrato Parte General	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 1.04%</p> <p>2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(b) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 0.99%</p> <p>3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 0.94%</p>	<p>Referencias a la parte general, de la parte especial.</p> <p>Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) de la Parte General, el valor de TE será de cero punto cincuenta y nueve por ciento (0, 59%).</p> <p>2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2 (b) de la Parte General, el valor de TE será de cero punto cincuenta y tres por ciento (0,53%).</p> <p>3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(A) de la Parte General, el valor de TE será de cero punto cuarenta y seis por ciento (0,46%)</p>		
10	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>18.3(g)</p> <p>1. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en las Secciones 17.2(c) de la Parte General, solicitamos que TE sea de 0.99%</p> <p>2. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(b) de la Parte General, solicitamos que TE sea de: i) 0.93 %, si el valor de h es menor o igual a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional, y ii) 0.88%, si el valor de h es superior a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional.</p>	<p>De conformidad a lo establecido en el CAPITULO II, Tabla de referencias a la parte General, parte especial, los parámetros de la tasa de descuento efectiva TE, para los casos previstos en 18.3 (g), para la Terminación Anticipada del Contrato, la Entidad confirma lo establecido en la sección antes citada, situación por la cual no se viabiliza lo solicitado.</p>	Minuta Contrato Parte General	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		3. Cuando la Terminación Anticipada del Contrato obedezca a las causales incluidas en la Sección 17.2(a) de la Parte General, solicitamos que TE sea de: i) 0.88% si el valor de h es menor o igual a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional, y ii) 0.83%, si el valor de h es superior a la duración máxima en meses de la Etapa Preoperativa del Proyecto o de la Unidad Funcional.			
11	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p><u>3.6 (c) Estaciones de Peaje:</u> En éste apartado se señala que en caso de no poder instalar la Estación de Peaje Nueva el riesgo será asumido conforme a las condiciones de la sección 3.3.g.; sin embargo, en la precitada sección y en la subsiguiente (3.3 h (iv) (1) Peajes) se señala que la compensación será cero.</p> <p>No entendemos porqué si también es una causa no imputable al concesionario se plantea en ceros. Teniendo en cuenta que la Estación de Peaje nueva es una respuesta a la posible elusión de peajes, lo cual afecta el proyecto, solicitamos que en caso que no exista posibilidad de instalarla el riesgo sea asumido por la ANI y por lo tanto se reconozca la compensación respectiva.</p>	<p>En primer lugar debe precisarse que la sección 3.3 (h) (iv) (1) de la Parte General no establece que la compensación a favor del Concesionario por la imposibilidad de la Estación de Peaje sea cero, sino del 90% de la diferencia entre el Recaudo de Peaje que se hubiese producido de haberse instalado la Estación de Peaje y cero, para el caso la Sección 3.3 (g) (i).</p> <p>Adicionalmente el riesgo de no instalación de Estaciones de Peaje por causas no imputables al Concesionario está asignado al público, conforme lo establece la sección 13.3 (c) de la Parte General. En segundo lugar el último párrafo de la sección 3.6 (c) de la Parte Especial establece que los costos asociados a la elusión de que trata la misma sección, serán asumidos de acuerdo con lo establecido en la sección 13.3 (q) de la Parte General, es decir elusión como riesgo asumido por el público.</p>	Minuta Parte Especial	JURIDICA
12	INFRAESTRUCTURA	Numeral 3.6.d y e Recaudo de estaciones de Peaje:	La regla general es la establecida en la sección 3.6 (d)	Minuta Parte	JURIDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	VIAL PUERTO SALGAR	El literal d indica taxativamente que el recaudo en las casetas de peaje nuevas comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional. Sin embargo, el literal e indica que puede iniciar antes de la firma de dicha Acta siempre que la ANI lo considere pertinente.	de la Parte Especial, según la cual el Recaudo de Peaje de las Estaciones de Peaje nuevas comenzará con la firma del Acta de Terminación de Unidad Funcional. Sin embargo, el literal (e) siguiente estipula la posibilidad de iniciar dicho Recaudo en un momento anterior, siempre que la ANI lo determine y mientras ocurran los eventos establecidos en la sección 3.6 (e) (ii) de la Parte Especial, es decir, se haya invertido el valor equivalente al 50% del valor total de las Intervenciones estimadas para la Unidad Funcional respectiva, y exista circulación en dicha Unidad Funcional.	Especial	
13	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.4.f. Condiciones inicio Fase de Construcción: Solicitamos que se ajuste la parte del párrafo "Haber obtenido las Licencias y Permisos..." por el texto "Haber obtenido las Licencias y/o Permisos...", esto en concordancia con el último renglón de este mismo párrafo y teniendo en cuenta que no todas las actividades requieren de Licencias (particularmente Ambientales) para el desarrollo de los trabajos.	<p>Como se desprende de la definición contenida en la sección 1.95 de la parte general, el uso de la expresión licencias y permisos en la sección observada conlleva la obligación del concesionario de conseguir las licencias y permisos requeridos por la autoridad gubernamental o ambiental para el desarrollo de las intervenciones de la primera unidad funcional. En consecuencia, si para el desarrollo de todas las intervenciones de la primera unidad funcional, la autoridad respectiva o la ley aplicable no requieren la obtención de alguna licencia o permiso, ésta no se debe obtener para el inicio de la fase de construcción.</p> <p>En todo caso, como se indicó atrás, para el inicio de la fase de construcción el concesionario debe obtener las licencias y permisos requeridos para todas las intervenciones de la primera unidad funcional. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
14	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 4.4.g. Condiciones de inicio de la Fase de Construcción: Teniendo en cuenta que la consulta previa puede culminar sin acuerdos, aun cuando se haya desarrollado todo el proceso de socialización y negociación con la comunidad, se solicita que la existencia de "acuerdos definitivos y protocolizados" no deba ser una condición de inicio de la fase, pues además sólo debe restringir la construcción del área de influencia dentro de la respectiva unidad funcional. Lo anterior, también teniendo en cuenta la posibilidad de que se presente un evento eximente de responsabilidad.</p>	<p>No se acepta la solicitud, en cuanto la obtención de acuerdos definitivos y protocolizados con las comunidades que se encuentran en la zona de influencia del Proyecto es una condición sine qua non para el inicio de las intervenciones y una garantía de su buena ejecución.</p> <p>Sin embargo téngase en cuenta que esta condición para el inicio de la Fase de Construcción sólo es exigible respecto de las intervenciones de las Unidades Funcionales que deban acometerse al inicio de dicha Fase. En todo caso, de presentarse alguno de los eventos contemplados en la sección 8.1 (e) (ii) de la Parte General, se regulará por lo establecido en el Contrato para la Fuerza Mayor Ambiental.</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL
15	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 8.1. (e) (ii) (1). Fuerza mayor Ambiental: Aunque la normativa vigente establece el término en el cual se debe adelantar la tramitación de la licencia ambiental, cierta cantidad de actuaciones preparatorias o de trámite (como la consulta interinstitucional, la solicitud de aclaraciones, entre otros) impiden que exista una previsión certera del plazo total de duración del procedimiento, lo que introduce incertidumbre y hace de difícil aplicación el plazo del 150% de demora definido en éste numeral. En éste sentido, proponemos que al igual que en otros eventos de fuerza mayor, se establezca un plazo máximo en días y que éste plazo no se igual, y mucho menos supere, el previsto para la fase de Preconstrucción.</p>	<p>El término fijado en la minuta del contrato para que opere la fuerza mayor ha correspondido al análisis y experiencia que la Entidad tiene con respecto a estas situaciones y en tal sentido, estima que es el adecuado para que opere esta condición permitiendo que dentro del mismo puedan llevarse a cabo las gestiones necesarias que solo permitan que esta situación extraordinaria se consolide sólo tras el agotamiento y la debida diligencia que se lleve a cabo por las partes contratantes en lo que atañe a sus competencias.</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
16	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 13.2.a xxv. Cambio Normativo: Cómo lo hemos manifestado anteriormente, el Cambio de Ley Aplicable es un riesgo imprevisible y, por tanto, no debe asignársele al Concesionario, dado que es un riesgo no cuantificable, imprevisible y la entidad pública es la que se encuentra en mejor posición de asumirlo y controlarlo. Aunque en las últimas versiones del contrato se han hecho ajustes al cambio tributario, sigue radicándose en el concesionario los demás cambios de ley, por lo que consideramos necesario incluir también aquellos que modifiquen las especificaciones (Técnicas, Ambientales, etc.) con las cuales se estructuró este contrato, esto en consonancia con lo estipulado en este contrato que establece que dichos efectos desfavorables serán asumidos por la ANI, y todos aquellos que estén asociados con el objeto del contrato (predial, regalías, urbanístico), incluyendo no sólo los cambios normativos, sino cualquier decisión de autoridad y de juez competente.</p>	<p>Como la Entidad ha tenido oportunidad de responder en varias ocasiones, de acuerdo con la Ley Aplicable la ANI no tiene obligación alguna de establecer un límite cuantitativo en la asignación de cada uno de los riesgos a partir del cual debe retenerlo. Ahora bien, las condiciones establecidas en las Secciones 3.16, 1.15, 1.131 y 4.12 (f) de la Parte General corresponden a aquellas que, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012 y como resultado de un análisis de la experiencia internacional en esquemas de asignación compartida del riesgo de cambio de ley adelantada por el Gobierno de Colombia, y las condiciones del Proyecto, se consideran apropiados</p>	Contrato Parte General	AMBIENTAL
17	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 2.1.g Plan de Inversión del 1%: Teniendo en cuenta que esta compensación se paga exclusivamente en los proyectos que requieran Licencia Ambiental, y que para el caso particular de este proyecto la mayor parte de las intervenciones NO requieren de Licencia Ambiental para su realización, solicitamos nos confirmen que el valor del 1% será calculado exclusivamente sobre el valor de las intervenciones que requieren la respectiva Licencia Ambiental.</p>	<p>La decisión de la necesidad de tramitar Licencia Ambiental recae en las autoridades ambientales competentes, cuyos pronunciamientos están publicados en el cuarto de datos y resumidos en el Apéndice Técnico No. 6. Así mismo, los trámites y permisos que se deban adelantar dependerán de las exigencias que cada una de esas entidades soliciten al respecto.</p> <p>Por otra parte, si el concesionario decide solicitar alguna concesión de aguas superficial deberá tener en</p>	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>cuenta, en caso que el proyecto requiera de licencia ambiental, la inversión forzosa del 1% del valor del proyecto y por lo tanto, no se entenderá como compensación ambiental, ya que parte de una decisión tomada por el concesionario.</p>		
18	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 2.1.g Plan de Inversión del 1%: En este numeral se indica que este Monto no se entiende como una compensación especial, contradiciendo lo estipulado en el numeral 2.3.a.i de este mismo apéndice, donde se indica que se entenderá por Compensación Ambiental "Las compensaciones por uso y aprovechamiento de recursos naturales establecidas en el Decreto No. 2811 de 1974 o la(s) norma(s) que la(s) modifiquen, complementen o sustituyan". Por otro lado si la Inversión del 1% no se entiende como una compensación ambiental, en que marco jurídico se debe desarrollar, atendiendo a los diferentes pronunciamientos y conceptos de fondo que sobre el particular ha dado la Corte Constitucional? Teniendo en cuenta que no exista razón alguna para excluir este monto de las Compensaciones Ambientales, solicitamos eliminar el texto que indica que este costo no se entiende como Compensación.</p>	<p>No es aceptable la solicitud presentada. En principio la ANI no es competente para determinar la naturaleza de la obligación establecida en las normas aplicables a este aspecto. En este sentido, la Ley 99 de 1993, en el párrafo del Artículo 43, establece lo siguiente:</p> <p>“Todo proyecto que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 1% del total de la inversión para la recuperación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográficas que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto deberá invertir este 1% en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca que se determinen en la licencia ambiental del proyecto”.</p> <p>0</p> <p>Por otra parte, el Decreto 1900 de 2006 define en su artículo 2 lo siguiente: “De los proyectos sujetos a la inversión del 1%. Para efectos de la aplicación del presente decreto, se considera que un proyecto deberá realizar la inversión del 1% siempre y cuando cumplan con la totalidad de las siguientes condiciones:</p> <p>a) Que el agua sea tomada directamente de una fuente</p>	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>natural, sea superficial o subterránea; b) Que el proyecto requiera licencia ambiental; c) Que el proyecto, obra o actividad utilice el agua en su etapa de ejecución, entendiéndose por esta, las actividades correspondientes a los procesos de construcción y operación; d) Que el agua tomada se utilice en alguno de los siguientes usos: consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria.</p> <p>Parágrafo 1°. La inversión a que hace referencia el artículo 1° del presente decreto, será realizada por una sola vez, por el beneficiario de la licencia ambiental. Parágrafo 2°. Lo dispuesto en el presente decreto no aplica para aquellos proyectos que tomen el agua directamente de la red domiciliaria de acueducto operada por un prestador del servicio.”</p> <p>Respecto de la consideración sobre que la inversión forzosa de que trata el artículo 43 de la Ley 99 de 1993, es una medida de compensación, la Sentencia C-495/96, aclaró que</p> <p>“, es una carga social que desprende de la función social de la propiedad (art. 58 C.P.). En efecto, no puede ser considerada una obligación tributaria porque no se establece una relación bilateral entre un sujeto activo y un sujeto pasivo, pues, según el párrafo aludido, es la propia persona la ejecuta las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca hidrográfica, bajo la orientación de la autoridad ambiental, a través de la licencia ambiental</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>del proyecto. Siendo así las cosas, es constitucionalmente razonable que se imponga un deber social fundado en la función social de la propiedad, tendiente a la protección e integridad del medio ambiente.”</p> <p>Considerando lo anteriormente expuesto, es claro que lo definido en el párrafo del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, no se puede asimilar a una compensación de carácter ambiental.</p> <p>Finalmente, es necesario recordar que los Decretos 155 de 2004 y 4742 de 2005, reglamentan lo relacionado con las tasas por uso y aprovechamiento del agua y definen los montos a pagar por los usuario del recurso. Estas tasas igualmente son independientes de la inversión forzosa de que trata el párrafo del artículo 43 de la ley 99 de 1993.</p>		
19	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 2.2.e Obligaciones del Concesionario: El Concesionario no puede actuar como autoridad ambiental, luego no le compete la función y responsabilidad de "MITIGAR" o "DETENER" cualquier acto de un tercero que afecte las condiciones medioambientales del corredor del proyecto y en general, del proyecto. Esto va más allá del alcance del contrato y deja de lado que la única atribución factible del Concesionario es poner en conocimiento de autoridad ambiental competente los hechos para que ésta actúe en el marco de sus facultades legales.</p>	<p>La responsabilidad del concesionario se limita a iniciar cualquier acción para la cual esté legitimado de acuerdo con la Ley Aplicable, para evitar, mitigar o detener cualquier acto de un tercero –llevado a cabo dentro o fuera del Corredor del Proyecto- siempre que sus efectos tengan consecuencias en el Proyecto.</p> <p>Como lo establece la Sección observada, a este respecto, el Concesionario no está llamado a responder por acto alguno de un tercero, sino por uno suyo: adelantar las actuaciones administrativas y judiciales a su alcance para evitar, mitigar o detener los</p>	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>efectos de dichos actos sobre las condiciones medioambientales del Proyecto. En cualquier caso, dichas acciones deberán adelantarse sobre cualquier acto que afecte las condiciones del Proyecto, aun cuando estas se adelanten por fuera del Corredor del Proyecto –tal y como este se define en el Apéndice Técnico 1-. Finalmente, en tanto el Concesionario cuenta con la tenencia del Proyecto, incluyendo el Corredor, y que éste es un experto en el desarrollo de proyectos de infraestructura –incluyendo los aspectos ambientales-, para la ANI es necesario que adelante las acciones administrativas y judiciales que estén a su alcance para impedir el deterioro de las condiciones medioambientales del mismo, sin importar el originador de los mismos.</p>		
20	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 2.3.a Compensaciones Ambientales: Solicitamos se incluyan dentro del listado de Compensaciones Ambientales las correspondientes a sustracción de reserva forestal, levantamiento de veda, restauración de áreas afectadas e inversión del 1% del numeral 2.1g. Así mismo entendemos que en el caso de existir cambios normativos de carácter Ambiental, los mayores costos generados por este cambio de norma serán asumidos por la ANI. Como será el mecanismo de pago al Concesionario de estos mayores costos.</p>	<p>No es aceptable la solicitud presentada. Se sugiere al observante remitirse a la respuesta dada anteriormente sobre este mismo tema en contestaciones anteriores, en esta misma matriz. Los temas de qué trata el literal g del numeral 2.1 del Apéndice 6, son independientes y diferentes de los establecidos en el numeral 2.3 del mismo apéndice. En general, los ítems relacionados corresponden a trámites adicionales que debe adelantar el concesionario en caso de requerirlos y por lo tanto no se pueden configurar como compensaciones.</p> <p>El riesgo de cambio normativo ya fue definido y valorado en la matriz de riesgos del proyecto.</p>	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL
21	INFRAESTRUCTURA	Numeral 3.1.i.6 (item 3) Obras que no requieren	Tal como se puede ver en la estructura del documento	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	VIAL PUERTO SALGAR	Licencia Ambiental - Programa de Higiene: La obligación de entregar los requerimientos básicos que exige el programa de salud ocupacional, no hace parte de la estructura de un PAGA, este programa fue eliminado de la guía de manejo ambiental en su última versión. El programa sobre Higiene, Seguridad Industrial y Salud Ocupacional no hace parte de la verificación de la autoridad ambiental. Por lo anterior solicitamos eliminar este requerimiento.	del apéndice técnico, el programa de higiene no hace parte de la estructura del PAGA ya que la tipología de las viñetas utilizadas para los componentes del PAGA es diferente a la utilizada para listar el programa de higiene. Se aclara que es obligación del concesionario adelantar el programa de salud ocupacional para dar cumplimiento a las obligaciones requeridas en el contrato parte especial y general.		
22	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.1.iii.1. Queremos hacer la claridad que El Manual para la asignación de compensaciones por pérdida de la biodiversidad, sólo será aplicable si así lo determina la autoridad ambiental	El ámbito de aplicación de la compensación por pérdida de biodiversidad está definido en la Resolución 1517 de 31 agosto de 2012.	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL
23	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.2.a Cierre Ambiental: El cierre ambiental no puede estar sujeto a la culminación de la intervención de cada unidad funcional, ya que, las obligaciones ambientales contenidas en las licencias y planes de compensación exceden o pueden exceder los plazos de construcción y finalización de estas unidades, extendiendo su cumplimiento incluso a la etapa de operación del proyecto. Se deberá entonces realizar una evaluación del estado de avance y cumplimiento de los requisitos legales de orden ambiental y social al finalizar la Etapa Preoperativa y no un cierre ambiental propiamente dicho el cual, reiteramos, puede extenderse hasta la Etapa Operativa.	La ANI considera que el plazo establecido en el Apéndice Técnico 6 sección 4.2 (a) para que se produzca el cierre ambiental es razonable y se ajusta a las necesidades del Proyecto, teniendo en cuenta que la gestión ambiental y de Licenciamiento debe hacerse durante el primer año de la Concesión, en Fase de Preconstrucción, y a partir de entonces transcurrirán 3 años previstos para la Fase de Construcción y dos meses más para verificar el cierre ambiental mencionado.	Apéndice Técnico 6	AMBIENTAL
24	INFRAESTRUCTURA	Numeral 5.5. a. i. Elaboración de la Oferta Formal	El artículo 34 de la Ley 105 de 1993 establece que la	Apéndice Técnico 7	PREDIAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	VIAL PUERTO SALGAR	de Compra: Aunque el Concesionario actúa como delegatario de la ANI en la adquisición de predios, la etapa de adquisición voluntaria es una actuación administrativa en cabeza de la ANI, por lo que ésta debe suscribir el acto (denominado oficio) mediante el cual se hace la oferta de compra (Ver sentencia C-1074/02). Aunque no se puedan interponer recursos, en los términos de la Ley 9 de 1989, no significa que ésta fase preparatoria no sea parte de la actuación administrativa de expropiación, por lo cual la intervención de la ANI es imprescindible.	entidad estatal concedente podrá delegar la función de adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, de tal manera que el particular se encuentra facultado por ministerio del ley a suscribir los documentos que en principio le corresponderían al Estado, en esta caso la oferta formal de compra.		
25	CONCESIONARIA 4G EUROLAT CENTRO	(...) se modifique el Cronograma de la presente Licitación Pública en el sentido de aplazar y/o suspender nuevamente la fecha de Cierre de la misma (...) la nueva fecha planteada por la Agencia para el Cierre del Plazo de la Licitación Pública de la referencia es el próximo 4 de abril; decisión está tomada a partir del levantamiento de la suspensión inicial del proceso (...) la nueva fecha planteada para el Cierre de la Licitación resulta a todas luces insuficiente para analizar debidamente las nuevas condiciones técnicas financieras, jurídicas y fácticas del Proyecto en aras de establecer la viabilidad del mismo y de establecer la posibilidad de presentar o no la Oferta respectiva dentro del proceso licitatorio (...) las concertaciones efectuadas entre el Gobierno Nacional y los diferentes Municipios del área de influencia del Proyecto generan impactos y riesgos que deben analizarse objetiva y específicamente,	No se acepta la solicitud de suspensión del proceso licitatorio, requerida por el observante. Sin embargo se informa, que mediante Adenda 15 se estableció como nueva fecha de cierre del proceso el 11 de abril de 2014, a las 11:00 a.m.	Fecha de Cierre	PROCEDIMENTAL

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>toda vez que los mismos despliegan un efecto directo en los tráficos y, por ende, en la ingeniería del Proyecto, que finalmente se verá reflejada en la modelación financiera que se realice sobre el particular. Esto, sin consideración de los tiempos mínimos requeridos por los precalificados para lograr las autorizaciones internas respectivas por parte de las Entidades Financieras nacionales e internacionales que respaldarán la inversión y, en los casos que sea requerido, por las mismas casas matrices de los integrantes de cada una de las Estructuras Plurales. En este orden de ideas, insistimos a la Agencia para que acogiendo en lo estipulado en el numeral 2.1.3 de los Pliegos de Condiciones o en el Decreto 734 de 2012 - lo que considere pertinente -, suspenda el proceso Licitatorio de la referencia por un término prudencial de por lo menos treinta (30) días a partir de la fecha de publicación de la Adenda 14, para que los Precalificados logren realizar de una manera objetiva, responsable y especializada los análisis técnicos, financieros, jurídicos y fácticos respectivos que permitan determinar la viabilidad del Proyecto Vial de la referencia.</p>			
26	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>"Numeral 8.1. (e) (ii) (2). Fuerza mayor Ambiental: Reiteramos nuestra posición referente a que es muy alto el plazo de 360 días para que se considere que existe fuerza mayor ambiental por no haber podido ""culminar"" el proceso de consulta previa. El</p>	<p>El término establecido en el Contrato para la declaratoria de la Fuerza Mayor Ambiental por consulta previa se considera ajustado a la Ley Aplicable y a los requerimientos del proyecto; por tal razón no se acepta la solicitud.</p>	<p>Minuta Contrato Parte General</p>	<p>AMBIENTAL SOCIAL</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Concesionario requiere la remuneración para poder cumplir con sus obligaciones, por lo que resulta inmanejable no tener derecho a la remuneración transcurrido un plazo tan amplio. Por otra parte, solicitamos precisar qué sucede en el caso que NO pueda reubicarse la población por causas no imputables al concesionario. Esto de ningún caso puede ser un incumplimiento del contrato y que suceda este evento, llevará indefectiblemente a NO obtener el cierre de la consulta previa, sin la cual es imposible obtener la licencia Ambiental. Así las cosas, debe estar definido este evento como una causal de fuerza mayor, al ser un evento irresistible para el Proyecto. (De acuerdo con el contrato se trataría como un evento eximente por fuerza mayor con las reglas del Apéndice 8).</p>	<p>Ante la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, la ANI sólo otorgará las compensaciones establecidas las secciones 14.2 (h) y 14.2 (i)(ii). Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que se cumplan las condiciones establecidas en la sección 14.1 (a) de la Parte General, el Concesionario tendrá derecho a recibir la Compensación Especial en los términos establecidos en la sección 14.1 (b).</p> <p>En lo referente a la declaratoria de fuerza mayor por reasentamiento poblacional, favor dirigirse al numeral 5.3.4 del apéndice técnico social No.8</p>		
27	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>Numeral 3.3.h.iv: Teniendo en cuenta que el riesgo asociado a no poder instalar una estación de peaje o su reubicación está en cabeza de la entidad contratante, consideramos que debe reconocerse el 100% de la diferencia del recaudo y no el 90% como está establecido en esta cláusula, ya que recibir una fracción de la retribución, se generarán costos financieros adicionales para el concesionario, así como falta de seguridad en el pago de las obligaciones contraídas con terceros para el desarrollo del proyecto. Por lo anterior solicitamos se ajuste esta cláusula indicado que el</p>	<p>Se aclara que la retención del 10% se establece como un incentivo para que el Concesionario haga su mayor esfuerzo para conseguir la instalación de la caseta en las condiciones inicialmente previstas. En todo caso, dichos recursos le serán compensados mediante el pago del VPIP y las diferencias de recaudo en el año 8, 13 y 18, a las cuales se hace referencia en la sección 3.4 (b) y (c).</p>	<p>Contrato General Parte</p>	<p>FINANCIERA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		reconocimiento sea el 100% de la diferencia.			
28	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.4.a Obtención VPIP: En la tabla que se definen las siglas, colocar las letras Q y M en minúscula para que tengan correspondencia con su nomenclatura en la fórmula.	La Entidad aclara que los factores representados "m" y "q" de las fórmulas indicadas por el observante, tienen la descripción en los cuadros siguientes como M="Meses en que se hace el cálculo del VPIPm" y Q="Número de Meses transcurridos desde el Mes de Referencia hasta la Fecha de Inicio", que no modifica la descripción de la formulación.	Contrato Especial	Parte FINANCIERA
29	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.5. Descuentos: Dado que pueden afectar la liquidez del proyecto, y que comprenden conceptos que no tienen tope en el contrato, se solicita precisar cuál es el límite de los descuentos que se pueden aplicar en cada pago mensual por parte de la ANI.	La sección (a) del numeral 3.5 define en qué casos serán aplicables los descuentos. El límite sobre los mismos equivaldrá a los Descuentos pendientes de pago al momento de cálculo de cada Retribución mensual. Lo anterior, considerando siempre el límite de máximo de descuentos estipulado contractualmente.	Contrato Especial	Parte FINANCIERA
30	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.8.e. Cierre Financiero: En este numeral se indica "Si la ANI guarda silencio en este término, se entenderá no aprobado el Cierre Financiero." Solicitamos que se establezca un procedimiento para estos casos, ya que consideramos imprescindible que la ANI exprese claramente sus reservas a los documentos presentados, con el fin de poder realizar los ajustes en la documentación con miras a obtener la aprobación definitiva. Por un lado es imposible para el concesionario corregir los problemas en la documentación aportada, si la ANI no manifiesta los problemas que la misma tiene, y por otro lado, es necesario lograr el cierre financiero lo antes posible para poder cumplir cabalmente las	La Entidad considera que el procedimiento establecido en la sección 3.8 (e) es el indicado. En caso que haya alguna controversia sobre el cumplimiento o la obtención del Cierre Financiero, la diferencia será sometida al Amigable Compondor.	Contrato Especial	Parte FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>obligaciones del contrato, por lo cual consideramos que dejar indeterminados estos procesos es inconveniente para el desarrollo del proyecto. Al respecto, debe tenerse en cuenta que el numeral 16 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 contempla la configuración del silencio administrativo positivo de las solicitudes que se presenten el curso de la ejecución del contrato. Contrario a lo que ha expresado la entidad, lo que se pretende no es que no tenga la oportunidad de pronunciarse, sino que exista una fecha cierta y una consecuencia que apremie la respuesta, que es el fin último de la respuesta ficta positiva.</p>			
31	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>Numeral 3.13.d. (ii) Contrato de Fiducia: En dicho numeral se indica que el contrato de fiducia debe quedar suscrito; "a más tardar a los veinte (20) Días Hábiles siguientes a la fecha en que la ANI se haya pronunciado o en que haya vencido el plazo de los treinta (30) Días Hábiles a que se refiere la Sección (i) anterior, sin que haya habido pronunciamiento de la ANI." La ANI tiene 30 días hábiles para pronunciarse y de no hacerlo, es imposible que ese mismo día realicemos la suscripción del mismo, ya que hasta última hora se estará esperando alguna comunicación por parte de la entidad. Sugerimos que modifique indicando que el contrato debe quedar suscrito el día hábil siguiente al que vence el plazo de los 30 días hábiles.</p>	<p>A diferencia de lo expresado por el observante, como claramente lo indica la Sección 3.13 (d) comentada, ante la falta de respuesta de la ANI sobre la verificación de las condiciones del Contrato de Fiducia Mercantil, el plazo para suscribir dicho Contrato no se vence en la misma fecha en que se vence el plazo de la ANI para pronunciarse, sino a los 20 Días Hábiles del vencimiento de dicho plazo de la ANI. Por lo anterior, no se acepta la solicitud.</p>	<p>Contrato Especial Parte</p>	<p>FINANCIERA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
32	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.14.(iii).9 Recaudos peajes: Insistimos en que es inconveniente para la financiación del proyecto lo expresado en esta cláusula, ya que a pesar de que la responsabilidad de la terminación anticipada pueda ser de la ANI, los recursos existente en la cuenta de recaudos deben ser trasladados a la entidad. Reiteramos que el traslado de estos recursos debería hacerse (si hay lugar a ello), una vez sea realizado el balance del contrato de acuerdo a lo establecido en la cláusula 18.2 y las fórmulas que allí se establecen para la terminación anticipada del contrato.</p>	<p>La Entidad considera que el procedimiento del traslado de los recursos existentes en la subcuenta recaudo de peaje cuando se realice la terminación anticipada del contrato es el adecuado debido a que la sección 3.14 (i) (iii) 9 establece que el traslado se debe hacer inmediatamente a la ANI a menos que se cumpla con lo establecido en la sección 18.4 (b), Dicha sección establece que cuando exista la obligación de algún reconocimiento económico a cargo de la ANI y a favor del concesionario, la ANI cancelará esta obligación con los saldos de las cuentas y subcuentas de la sección 18.2 (c) (ii) la cual incluye la Cuenta ANI con todas sus subcuentas.</p> <p>Por todo lo anterior su solicitud no es procedente.</p>	Contrato Especial Parte	FINANCIERA
33	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.16.a. (ii). Solicitamos precisar a qué se refiere la expresión "efectivamente pagados por el Concesionario", en la medida que bajo el esquema actual se contempla la existencia de diferentes contratistas y habrá impuestos que no serán pagados directamente por el Concesionario, pero que tendrán incidencia en los costos de ejecución del Contrato de Concesión y que aquel terminará asumiendo de una forma u otra. Por lo anterior, se solicita que el riesgo por cambio tributario incluya tanto los impuestos que pague directamente así como aquellos indirectos que también afecten los costos del contrato. De lo contrario, el mecanismo no sería efectivo, máxime cuando se excluyen los impuestos que gravan la renta, que son los que</p>	<p>La expresión "efectivamente pagados por el Concesionario" se refiere a aquellos tributos que efectivamente asuma el Concesionario o el Patrimonio Autónomo y sobre los cuales pueda demostrar que ha efectuado el pago.</p> <p>Esta Entidad reitera lo establecido en el numeral 3.16 a la Parte General, el cual establece las reglas para el tratamiento del Cambio Tributario y por lo tanto las condiciones en las que ANI asume parcialmente las consecuencias económicas de las variaciones en las normas señaladas en la mencionada sección. Adicionalmente, como lo indica el numeral 1.8.2 del Pliego de Condiciones, es de exclusiva responsabilidad de los Precalificados la determinación de todos los impuestos, tasas, contribuciones y/o demás costos</p>	Contrato General Parte	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		directamente paga el Concesionario.	tributarios que se lleguen a causar por la ejecución del Proyecto; razón por la cual se les recomienda obtener asesoría calificada. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de asumir todos los tributos y demás costos tributarios que efectivamente se causen en virtud de la ejecución del Contrato.		
34	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.4.b Reconocimiento DR8 - DR13 - DR18: De acuerdo a nuestro análisis de tráfico, es claro que en este proyecto aplicará el Pago de esta Diferencia de Recaudo en los tres periodos y la cuantía de la misma es elevada. Así las cosas queremos que nos garanticen que dentro del Fondo de Contingencias está previsto el monto para esta contingencia, ya que de no ser así el pago de estos recursos será a través de la inclusión de dichos recursos en el Presupuesto de la ANI, cuyo tiempo de ejecución es muy prolongado y puede llevar el contrato a problemas en el pago de sus obligaciones con los Prestamistas.	Se aclara al observante que en el numeral 3.4(b)(iii) de la Parte General del Contrato, se establece: "En el evento que la DR8 sea positiva, la ANI reconocerá y pagará al Concesionario dicha diferencia con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser dichos recursos insuficientes, deberá incluirse en el presupuesto de ANI los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley.". Situación que aplica para los pagos (de ser el caso) del DR13 y DR18. Por lo tanto, el Concesionario no deja de percibir los recursos correspondientes al Recaudo de Peaje, pues estos le serán compensados por medio de los mecanismos establecidos en el contrato para tal fin.	Contrato General	Parte FINANCIERA
35	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 13.2.a.ii Riesgo precio de los insumos: Estamos de acuerdo que en condiciones normales el riesgo en el costo de los insumos es del concesionario. Sin embargo, reiteramos que en el caso que se presenten problemas macro-	Es el concesionario quien debe asumir el riesgo de los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones en los precios de mercado de los insumos necesarios para adelantar las Obras de Construcción y Mantenimiento y de las cantidades de obra que	Contrato General	Parte FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>económicos que afecten la consecución de los mismos y que su producción dependa del mismo estado (como es el caso del Asfalto), el riesgo debe ser compartido. Como están actualmente las cosas existe la probabilidad que Ecopetrol no pueda abastecer la demanda interna de Asfalto que será generada con las 4G, lo que podría ocasionar la necesidad de importar este insumo vital y con ello, un incremento ostensible en los precios imposible de resistir para cualquier contratista del estado. En este tipo de situaciones debe existir un mecanismo que permita mantener la ecuación económica del contrato, ya que de lo contrario conllevaría a la quiebra a las empresas que participan en las 4G por un lado, y al incumplimiento en los cronogramas de ejecución de las obras ante la imposibilidad de conseguir el insumo.</p>	<p>resulten necesarias para la consecución de los resultados previstos para dichas Obras y así cumplir con sus obligaciones contractuales, toda vez que es una obligación contractual del Concesionario obtener los resultados previstos de acuerdo con el presente Contrato de Concesión, conforme lo establece la sección 13.2 (a) (iii) de la Parte General. En la sección 1.9.3 del Pliego de Condiciones se señala que la oferta del precalificado debe tener en cuenta que el cálculo de los ingresos, costos y gastos y cualquier otra información financiera. Lo anterior, se entiende, incluye entonces precios de insumos, por lo cual no se acepta la solicitud.</p>		
36	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>Numeral 14.2.e. Período especial: el presente numeral enuncia: "Durante el Período Especial, la Parte Afectada quedará relevada de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales afectadas en la medida en que tal incumplimiento haya sido causado directa y únicamente por un Evento Eximente de Responsabilidad. En tal caso, la otra Parte no tendrá ninguna responsabilidad por el reconocimiento de pérdidas, daños, gastos, cargos o expensas incurridos por la Parte Afectada durante el Período Especial, incluyendo pero sin limitarse a los necesarios para mitigar, reducir y</p>	<p>La Entidad ha considerado que las compensaciones por eventos eximentes de responsabilidad se harán exclusivamente en los términos y condiciones establecidos en la sección 14.2 (h) (iv) de la Parte General específicamente, donde se determina que "la definición del valor diario por mayor permanencia en obra se hará buscando cubrir exclusivamente los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos) del Concesionario que forzosamente haya tenido que dejar inutilizados por efectos de la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad. En ningún caso se incluirán valores</p>	<p>Contrato General Parte</p>	<p>FINANCIERA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>superar los efectos del Evento Eximente de Responsabilidad". (Subrayo y negrilla nuestro). En los casos de ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, no puede ser el Concesionario quien asuma los sobrecostos para superar dicho evento, ni los costos que se generen por otras causas durante el Período Especial. En el casos de ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, los costos incurridos en el Período Especial y en particular, los sobrecostos necesarios para superarlo, deben ser reconocidos por la ANI siendo coherentes con establecido en el literal 14.2.h. Solicitamos entonces que se articulen estos dos literales de la cláusula.</p>	<p>correspondientes a lucro cesante.</p> <p>Adicionalmente, en la misma sección en el numeral (v), se permite someter el asunto al Amigable Componedor, en caso de discrepancia.</p>		
37	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 17.1.b.i. Causales de terminación anticipada del contrato: Se pueden dar eventos eximentes de responsabilidad, en los que no se haya podido activar la compensación especial (ii), como puede ser el caso de no haber podido obtener predios para que la vía pueda ser transitada, aunque se hayan hecho el resto de las inversiones previstas para la UF. En éste evento no necesariamente se ha paralizado el "contrato en su totalidad", aunque por la envergadura e impacto de la parte en un evento eximente se puede haber afectado la ejecución del mismo. Por lo anterior, se solicita precisar que no se debe tratar necesariamente del contrato en su totalidad o establecer un plazo diferente cuando se afecte</p>	<p>Para que proceda la terminación anticipada del Contrato, por causas no imputables a ninguna de las Partes, se requiere la ocurrencia de las condiciones establecidas en la sección 17.2 (b) (i) de la Parte General, es decir, i) la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad que supere 90 días y ii) la paralización total de la ejecución del Contrato /o la suspensión definitiva del plazo contractual. Por otro lado en la Parte General 14.2 (a) se especifica que las Partes quedarán exentas de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución de las obligaciones emanadas del Contrato, cuando con la debida comprobación se concluya por acuerdo de las Partes o, a falta de ello, por el Amigable Componedor, que la demora es el resultado de hechos</p>	Contrato General Parte	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		parcialmente y de manera grave la ejecución del contrato.	que puedan ser definidos como Evento Eximente de Responsabilidad, en los términos de la presente Sección 14.2. Por lo anterior, no se acepta la solicitud.		
38	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>LAS DEDUCCIONES SON UN MENOR VALOR DEL INGRESO DE CONCESIONARIO – NO HACEN PARTE DE LA REMUNERACIÓN. La cláusula 3.2 del modelo de contrato contempla las deducciones por desempeño, previendo que: “(a) La Retribución del Concesionario, por Unidad Funcional, podrá ser objeto de Deducciones en función del cumplimiento de los Indicadores previstos en el presente Contrato y la consecuente afectación del Índice de Cumplimiento, según la metodología definida en el Apéndice Técnico 4 y en la Parte Especial.”</p> <p>Según la fórmula, corresponde al valor de la Retribución (incluyendo la Compensación Especial, cuando sea aplicable) ajustada en el Mes i, calculada de acuerdo con la siguiente fórmula: $R_i = \text{Retribución ajustada para el Mes } i$ $i = \text{Valor de la Retribución (incluyendo la Compensación Especial, cuando sea aplicable) recibida por el Concesionario en el Mes } i$. En el caso en que una parte de la Retribución se encontrare en Dólares al momento de su traslado a la Cuenta Proyecto, se calculará su valor en Pesos utilizando la TRM del Día en que se hizo dicho</p>	<p>Conforme al numeral 1.43 las Deducciones corresponderán a las que se aplicarán a la Retribución del Concesionario –o a la Compensación Especial, cuando sea aplicable– como resultado de la medición del Índice de Cumplimiento.</p> <p>De acuerdo a lo anterior las deducciones impactarán la Retribución del Concesionario en las condiciones descritas en la cláusula 3.2 Deducciones por Desempeño</p>	Contrato General Parte	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>traslado. IC_i = Índice de Cumplimiento aplicado a la i. D_i = Descuentos realizados a la i.</p> <p>Conforme con lo anterior, las deducciones por desempeño se establecen con base en el cumplimiento de uno de los factores que hacen parte de la fórmula de determinación del ingreso, esto es, el valor resultante que se entrega al concesionario como remuneración se encuentra previamente disminuido como resultado de la aplicación de la fórmula contractual establecida para la determinación del ingreso, y en tal medida no podría entenderse que estas hacen parte de la remuneración del concesionario, dado que ello no corresponde a un ingreso desde el punto de vista contable o fiscal, pues no incrementa el patrimonio de la compañía, en tanto que no constituye la entrada o aumento en el valor de los activos o la disminución en el valor de los pasivos, esto es, para el cálculo de la remuneración tiene como variable las deducciones en función de los indicadores</p> <p>Por ende, en nuestro concepto las deducciones no corresponde a la remuneración del concesionario, sino una variable para determinar dicha remuneración.</p>			
39	INFRAESTRUCTURA	Observaciones a la fórmula de terminación	1) Se aclara que las fórmulas de liquidación contempla	Contrato Parte	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	VIAL PUERTO SALGAR	<p>Anticipada: Respecto a las fórmulas en si tenemos las siguientes observaciones:</p> <p>1) Numerales 18.3(e), 18.3(f) y 18.3(g) Solicitamos se incluyan dentro de los conceptos del listado que compone AR(h) los costos de asesores que se hayan contratado para la consecución del Cierre Financiero, así como los de asesores que hayan sido solicitados por los Prestamistas como parte del Cierre Financiero.</p> <p>Solicitamos modificar la definición de DyM por "Es el valor de las Multas, otros Descuentos y obligaciones dinerarias pendientes de pago a cargo del Concesionario, causados hasta el momento de terminación del Contrato de Concesión, expresado en Pesos del Mes m+l.". Esto básicamente porque el efecto de las deducciones ya están incorporadas en la fórmula de Rh.</p>	<p>la totalidad de los costos en que se haya incurrido para la ejecución del contrato y que sean inherentes al objeto de la misma conforme a lo definido en el contrato. Así mismo, en la definición de ARh, se establece que corresponde a los Costos relacionados con las obligaciones del Concesionario, que involucran las actividades necesarias para su cumplimiento. Por lo tanto, no se acepta la solicitud del observante.</p> <p>En cuanto a la definición de DyM, no se acepta la solicitud ya que no todos los efectos de las deducciones están incorporados en la fórmula del Rh. De ser así, se puede presentar el caso en que el pago de retribución del último periodo no haya ocurrido, y se deban considerar deducciones en DyM para el cálculo de la fórmula de terminación.</p>	General	
40	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>2) 18.3 (e) y 18.3 (f) El racional de solicitar Aportes ANI en USD obedece principalmente a la decisión de como fondear las erogaciones del proyecto y como tal, dicho tipo de decisiones se fundamenta en la capacidad de pago de los flujos futuros que se van a recibir mas no de los ya recibidos. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos modificar la definición de VPAA por "VPAA = Valor presente calculado al Mes de Referencia de la totalidad de los Aportes ANI expresados en Pesos de 31 de Diciembre de</p>	<p>No se acepta la solicitud, el VPAA corresponde al "Valor presente calculado al Mes de Referencia de los Aportes ANI acumulados hasta el Mes m expresados en Pesos de 31 de Diciembre de 2012 solicitada por el Oferente en su Oferta Económica de acuerdo con la fórmula establecida en el Pliego de Condiciones.". Por lo tanto no se modifica tal definición.</p>	Contrato Parte General	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		2012 solicitada por el Oferente en su Oferta Económica de acuerdo con la fórmula establecida en el Pliego de Condiciones.			
41	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	3) 18.3(f) y 18.3(g) Solicitamos modificar la definición de R(h) por "R(h)=Retribución(h) +DD(h) + D(h)" con: DD(h) = deducciones efectivamente aplicadas a la retribución en el mes h, y D(h) = descuentos realizados a la retribución en el mes h". Lo anterior para dar mayor claridad a la formula y ajustarla a la realidad económica del contrato respecto del cálculo de las deducciones y descuentos a la retribución.	La Entidad reitera la fórmula de R(h) establecidos en los numerales 18.3(f) y 18.3(g) de la Parte General del Contrato, la cual se ajusta a las condiciones del proyecto. Por lo tanto, no se acepta lo propuesto en su solicitud.	Contrato General	Parte FINANCIERA
42	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	4) 18.3(g) Solicitamos modificar en la formula TRM(i) por TRM(h) para hacerla consistente. Solicitamos modificar en la formula la expresión $(1-FUSD'(h)) + TRM(m+l)*FUSD'(h)/TRM(h)$ por la expresión $(1-FUSD') + TRM(m+l)*FUSD'/TRM(h)$ y usar la misma definición de FUSD' de las formulas 18.3(e) y 18.3(f) modificando la definición de VPAA a "VPAA = Valor presente calculado al Mes de Referencia de la totalidad de los Aportes ANI expresados en Pesos de 31 de Diciembre de 2012 solicitada por el Oferente en su Oferta Económica de acuerdo con la fórmula establecida en el Pliego de Condiciones.", por las razones expuestas ya en	La Entidad ajustará algunos aspectos de la cláusula 18.3 (g) que considera pertinentes. Por otra parte, y tal como se responde a la pregunta 46, no se hará el ajuste propuesto para la definición de VPAA.	Contrato General	Parte FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		la solicitud 42.			
43	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 13.13.k. Como manifestamos anteriormente, el riesgo geológico no se encuentra circunscrito exclusivamente a túneles, pues pueden encontrarse fallas al momento de la ejecución de las obras que afecten las superficies y taludes, que son situaciones no previstas en tratamiento de éste riesgo en el contrato, que tampoco son imputables al Concesionario y que pueden hacer que el monto previsto de la inversión no sea suficiente o que se generen sobrecostos por las obras de mitigación. En consecuencia, se solicita establecer también un mecanismo de asignación de riesgo por evento geológico diferente del de los túneles.</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en la sección 13.2 (a) de la Parte General, el riesgo de construcción está asignado al Concesionario. Esto dado a que es quien está en mejor capacidad de manejarlo. En la sección 1.9.3 del Pliego de Condiciones se señala que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y de sus propias estimaciones, lo cual debe incluir una identificación previa de puntos críticos de la vía. Es importante resaltar que 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>Lo anterior implica que el oferente debe realizar su propio análisis de los riesgos del contrato para la presentación de su Oferta, si con base en sus estudios y análisis considera que no puede cumplir con las obligaciones del Contrato, no deberá presentarla.</p>	Contrato General Parte	FINANCIERA
44	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.6.c Estación de Peaje Nueva el Korán: En el primer párrafo de este numeral se indica que el peaje nuevo se instalará "siempre que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:...". En el mismo sentido se expresan más adelante dentro de este numeral cuando indican: "Dentro de los diez</p>	<p>Mediante adenda se realice la aclaración que la nueva caseta de peaje se instalará cuando se cumpla una de las dos condiciones</p>	Minuta Especial Parte	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>(10) Días Hábiles siguientes a la ocurrencia de cualquiera de las dos condiciones descritas en Secciones 3.6(c)(i) y 3.6(c)(ii), el Concesionario le notificará a la ANI acerca de la ocurrencia de dicho evento...". Teniendo en cuenta que para la instalación de la nueva caseta se requiere que se cumpla una de las dos condiciones, solicitamos se modifique el párrafo "La ANI aprobará la instalación de la Estación de Peaje nueva siempre que se cumpla con las condiciones establecidas las Secciones 3.6(c)(i) y 3.6(c)(ii)." con la siguiente redacción "La ANI aprobará la instalación de la Estación de Peaje nueva siempre que se cumpla alguna de las condiciones establecidas las Secciones 3.6(c)(i) y 3.6(c)(ii)."</p> <p>En el mismo sentido solicitamos que en cada caso que en este numeral se incluya la referencia a los dos numerales antes mencionados, en lugar de "y" se utilice "y/o", ya que la colocación de la caseta se realizará en cuando se presente una de las dos condiciones.</p>			
45	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.6 e vi: Se cita el numeral 3.3 g (iii) de la parte general, pero este numeral no existe.	Mediante Adenda se ajustó el numeral de referencia a 3.3 (g) y 3.3 (g)(i)	Minuta Especial	Parte TÉCNICA
46	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 1.16 Aportes ANI: Este numeral indica que "Los Aportes ANI no incluyen el impuesto al valor agregado ni ningún otro tributo del orden nacional – no aplicable al momento de presentación de la	En primera medida, la asignación del riesgo normativo por cambio tributario, tal como se encuentra plasmada en las sección 1.16 y 3.16 de la Parte General, sigue de manera estricta los Lineamientos de política de	Contrato General	Parte JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Oferta– que llegue a afectar la integridad de dichos aportes con posterioridad a dicha fecha". Entendemos que con la modificación de esta redacción la entidad ha intentado corregir el problema de la asignación del riesgo tributario al privado; sin embargo no es claro con la redacción existente cuál es su efecto real en el contrato, y en particular, para el caso del impuesto del Valor Agregado ya que este es un impuesto que existe actualmente. Lo que se ha solicitado reiteradamente es que se elimine la asunción del riesgo de la variación tributaria por parte del concesionario, lo cual no vemos plasmado en la redacción existente en este numeral, y por tanto es necesaria su modificación dejando este riesgo en cabeza del PÚBLICO. Asimismo, solicitamos precisar que lo que no se ve afectado por los tributos, es la Retribución o Ingreso del Concesionario, no los Aportes de la ANI.</p>	<p>riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales según la modificación a la que fue sujeta, mediante el Conpes 3800 de 2014 (Capítulo V. (i)), de conformidad con la cual:</p> <p>“Por otra parte, el riesgo de cambios en la legislación tributaria, entendido como la imposición de nuevos tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de las ofertas para cada proyecto, que en forma directa y por sí sola afecte el costo de ejecución del contrato, exceptuando los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta, será compartido entre la ANI y el Concesionario de la siguiente manera:</p> <p>(i) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario para un determinado año calendario (enero a diciembre), es inferior al tres por ciento (3%) del valor de los ingresos brutos del concesionario correspondientes al mismo año calendario, el riesgo será asumido por el concesionario.</p> <p>(ii) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario, genera un efecto desfavorable para el concesionario que supere el tres por ciento (3%) de dichos ingresos brutos del correspondiente año calendario, el concesionario podrá solicitarle a la ANI que se le reconozca la diferencia que exceda dicho porcentaje.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			<p>En caso contrario, si el efecto es favorable, la ANI podrá solicitarle al concesionario que se le reconozca la diferencia, en lo que exceda dicho porcentaje. Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.”</p> <p>Las condiciones establecidas en las Secciones 3.16, 1.16 y 1.131 de la Parte General corresponden a aquellas que, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012 y como resultado de un análisis de la experiencia internacional en esquemas de asignación compartida del riesgo de cambio de ley adelantada por el Gobierno de Colombia, y las condiciones del Proyecto, se consideran apropiados. Por último, los Aportes ANI son fuente de la Retribución, de acuerdo con la sección 3.1 (b) (i) de la Parte General, por lo cual la asunción del riesgo tributario por parte de la ANI en los términos establecidos en las secciones antes mencionadas es fundamental para no alterar de manera significativa dicha Retribución por cambios en materia de regulación tributaria.</p>		
47	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 1.36 Contrato de Diseño: De acuerdo a lo indicado en este numeral se podría inferir que solamente puede existir un contrato de Diseño para el proyecto de Concesión. Solicitamos se modifique este aparte, ya que con objeto de tener mayor agilidad en el desarrollo de los trabajos, tener una	El requerimiento establecido en la sección 1.36 de la Parte General, según la cual el Concesionario sólo podrá celebrar (1) Contrato de Diseño, busca garantizar por parte de aquél el cumplimiento efectivo de todas las especificaciones contractuales para efectos de desarrollar los Estudios y Diseños del	Contrato General Parte	JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		mayor calidad en los entregables requeridos y cumplir con los plazos establecidos para la etapa de Preconstrucción en estos contratos, puede ser conveniente tener vinculadas varias empresas de diseño en el proyecto. Así las cosas solicitamos se incluya un texto similar al establecido en el numeral 1.39 de la etapa de operación y Mantenimiento que sería: "El concesionario podrá celebrar uno o varios Contratos de estudios y Diseños".	Proyecto. Adicionalmente, la Etapa de Operación y Mantenimiento, a diferencia de la Fase de Preconstrucción, tiene un plazo prolongado de duración lo que justifica la posibilidad del Concesionario de celebrar uno o varios Contratos de Operación y Mantenimiento.		
48	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 1.123 Plazo de Cura: Este numeral lo define como el tiempo para subsanar incumplimientos sin que se generen multas. Consideramos incompleta la definición, ya que también se entiende de por plazo de cura el tiempo que dispone el concesionario para subsanar un incumplimiento sin que se vea afectado el indicador respectivo. Por lo anterior solicitamos complementar esta definición.	Durante el Plazo de Cura, tal como lo establece la sección 1.123 de la Parte General, se suspende la causación y aplicación de las Multas por incumplimiento de las diferentes obligaciones derivadas del Contrato de Concesión, dado que es el periodo de tiempo en que el Concesionario debe llevar a cabo las acciones necesarias tendientes a restablecer el estado de cumplimiento. Dichas acciones incluyen el restablecimiento o el cumplimiento de los Indicadores.	Contrato General Parte	TÉCNICA
49	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.1.e Pago de la retribución: Teniendo en cuenta que el cálculo que se realiza para estimar la retribución es relativamente sencillo, solicitamos que se disminuya el plazo de 12 a 5 días hábiles, que se brinda a la ANI para emitir objeciones al Acta mencionada, o que se realice el pago de acuerdo a lo acordado entre Concesionario e Interventoría, y de existir alguna discrepancia se ajuste en el Acta siguiente.	El plazo de 12 días establecido en la sección 3.1 (e) de la Parte General se considera razonable y ajustado a lo requerido por la ANI para efectos de verificar el contenido del Acta de Cálculo de la Retribución. Por lo tanto no se acepta la solicitud.	Contrato General Parte	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN	
50	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.6 b Intereses de Mora: Insistimos en que el plazo de 540 días para que se generen intereses de mora en los dineros que deba la ANI diferentes a los aportes son excesivos, más si se tiene en cuenta que parte de esos dineros corresponden a los pagos que debe hacer el Concesionario en nombre de la ANI, por los mayores valores predial, Ambiental, social, redes y riesgo geológico. Lo anterior es especialmente gravoso, en la medida que el numeral 17.2 literal c condiciona la posibilidad de dar por terminado el contrato por solicitud del Concesionario, cuando haya una mora superior a 180 días, la cual se calcula a partir de que transcurran los 540 previstos en el numeral 3.6 b, es decir, 720 días desde el momento en que se genera la obligación de pago, punto en el cual desde hace mucho ya se ha roto el equilibrio económico del contrato.</p>	<p>El plazo para iniciar a contar la mora a partir de 540 días es el tiempo que la Entidad considera necesario para disponer de los recursos necesarios para hacer frente a una obligación de pagos. De cualquier manera es jurídicamente posible a las partes establecer plazos de mora por vía contractual. En todo caso el plazo de 540 días establecido en la sección 3.6 (b) solo aplica para obligaciones de pago de dinero distintas a las de realizar los Aportes ANI, pues en este último caso, el plazo de mora es a partir de transcurridos 120 días desde que esos Aportes deban consignarse en la Subcuenta respectiva, o a partir de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional (o del Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional), o lo que suceda más tarde entre las dos opciones mencionadas.</p>	Contrato Especial	Parte	JURÍDICA
51	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.16.d Cambio Tributario: Esta cláusula prevé que el impacto económico generado por un Cambio Tributario, será asumido por las Partes anualmente, sin embargo, dicha cláusula excluye del cálculo del impacto del Cambio Tributario, los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta.</p> <p>Al respecto, consideramos que tanto el impuesto sobre la renta, como el impuesto sobre la renta para la equidad CREE, deben ser incluidos en esta</p>	<p>En primera medida, la asignación del riesgo normativo por cambio tributario, tal como se encuentra plasmada en las sección 1.16 y 3.16 de la Parte General, sigue de manera estricta los Lineamientos de política de riesgos en el programa de cuarta generación de concesiones viales según la modificación a la que fue sujeta, mediante el Conpes 3800 de 2014 (Capítulo V. (i)), de conformidad con la cual:</p> <p>“Por otra parte, el riesgo de cambios en la legislación tributaria, entendido como la imposición de nuevos</p>	Contrato Especial	Parte	JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>cláusula, toda vez que, cualquier modificación en los elementos de determinación de la base del impuesto o en la tarifa considerada en las proyecciones financieras de la Compañía, podría implicar el incremento de su carga impositiva, afectando de esta forma la rentabilidad y sostenimiento de las operaciones de la compañía y por ende, el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.</p> <p>Lo anterior cobra relevancia, en tanto, se trata de un contrato a suscribirse por un largo período de duración, 25 años, lapso durante el cual pueden existir variedad de modificaciones legislativas a las normas tributarias que terminen alterando de forma significativa el equilibrio económico del contrato y que a la fecha de suscripción del mismo resultan imposibles de prever.</p> <p>Debe además tenerse en cuenta que no se está en presencia de una estabilización, sino de una previsión de repartición del riesgo que permita conjurar los efectos nocivos que puedan afectar el equilibrio contractual por una situación sobreviniente ajena a las partes, y que desde ya permitirá además evitar conflictos a posteriori por el posible rompimiento de la ecuación contractual. Aunado a lo anterior, existe enorme incertidumbre respecto de normas transitorias tributarias como la señalada en el artículo 165 de la ley 1607 de</p>	<p>tributos o la eliminación o variación de los existentes, respecto de los vigentes al momento de la presentación de las ofertas para cada proyecto, que en forma directa y por sí sola afecte el costo de ejecución del contrato, exceptuando los cambios que se presenten en impuestos que graven la renta, será compartido entre la ANI y el Concesionario de la siguiente manera:</p> <p>(i) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario para un determinado año calendario (enero a diciembre), es inferior al tres por ciento (3%) del valor de los ingresos brutos del concesionario correspondientes al mismo año calendario, el riesgo será asumido por el concesionario.</p> <p>(ii) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del concesionario, genera un efecto desfavorable para el concesionario que supere el tres por ciento (3%) de dichos ingresos brutos del correspondiente año calendario, el concesionario podrá solicitarle a la ANI que se le reconozca la diferencia que exceda dicho porcentaje. En caso contrario, si el efecto es favorable, la ANI podrá solicitarle al concesionario que se le reconozca la diferencia, en lo que exceda dicho porcentaje. Los valores a reconocer por parte de la ANI podrán ser cubiertos por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.”</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>2012 que señala:</p> <p>“Artículo 165. Normas contables. Únicamente para efectos tributarios, las remisiones contenidas en las normas tributarias a las normas contables, continuarán vigentes durante los cuatro (4) años siguientes a la entrada en vigencia de las Normas Internacionales de Información Financiera –NIIF–, con el fin de que durante ese periodo se puedan medir los impactos tributarios y proponer la adopción de las disposiciones legislativas que correspondan. En consecuencia durante el tiempo citado, las bases fiscales de las partidas que se incluyan en las declaraciones tributarias continuarán inalteradas. Asimismo, las exigencias de tratamientos contables para el reconocimiento de situaciones fiscales especiales perderán vigencia a partir de la fecha de aplicación del nuevo marco regulatorio contable.”</p> <p>Como se observa el legislador, en virtud del principio de confianza legítima, reconoce respecto a la adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), que es necesaria a efectos tributarios, otorgar efectos ultractivos a las normas contables actuales, con el objeto de medir los impactos tributarios y proponer la adopción de las disposiciones legislativas, con lo cual se observa que el legislador reconoce la incertidumbre respecto del impacto fiscal y establece un periodo de</p>	<p>Las condiciones establecidas en las Secciones 3.16, 1.16 y 1.131 de la Parte General corresponden a aquellas que, en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012 y como resultado de un análisis de la experiencia internacional en esquemas de asignación compartida del riesgo de cambio de ley adelantada por el Gobierno de Colombia, y las condiciones del Proyecto, se consideran apropiados.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		transacción con el objeto de evaluar impactos y tomar la determinaciones que considere pertinentes, sin embargo no es posible calcular dichos impactos, por tanto con este ejemplo reiteramos la importancia de distribuir los riesgos para el impuesto de renta como el CREE.			
52	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.3 (a). Reiteramos nuestra posición referente a que no se puedan hacer observaciones sobre el estado de la infraestructura entregada por la ANI, pues de ello depende la ejecución y alcance de las obligaciones. En el caso de que la ANI entregue 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 Pre operativa. Solicitamos que en dicha acta, de ser el caso, se permita la inclusión de las observaciones a que haya lugar.	<p>En tanto la sección 2.1 de la Parte General y la sección 3.5 de la Parte Especial establecen como obligación del Concesionario la recepción de la infraestructura en el estado en que se encuentre sin que le esté permitido incluir reserva, condicionamiento u objeción alguna con respecto al estado de la misma, no se estima necesario hacer mención alguna sobre este particular, o cualquier otro relacionado con el estado de la infraestructura. En todo caso, es pertinente señalar que la obligación de adelantar todas las averiguaciones, estudios, análisis y diseños necesarios para determinar su capacidad de ejecutar el Proyecto en las condiciones establecidas en el Contrato.</p> <p>Adicionalmente, conforme lo establece la sección 13.2 (a) (i) de la Parte General, 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 Mantenimiento – aun en la Etapa Preoperativa – no se reducirán ni la Retribución se</p>	Contrato General Parte	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			aumentará por dichas condiciones cualesquiera que ellas sean.		
53	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.14.b Pruebas y Ensayos: El ingreso del personal de Interventoría y la ANI al Proyecto, fuentes de materiales y talleres, debe estar supeditado al cumplimiento de dichas entidades a los protocolos de seguridad para el acceso a dichos sitios. En el caso de que personal de dichas entidades se presente a un lugar sin el cumplimiento de estos protocolos, el Concesionario estará en la obligación de restringir su acceso, sin que ello sea un incumplimiento de obligaciones por parte del concesionario. Solicitamos se incluya la aclaración respectiva para evitar que se presenten inconvenientes en la ejecución del contrato.	El Concesionario es quien debe tomar las medidas correspondientes para cumplir las normas de seguridad requeridas para el ingreso del personal de la Interventoría y de la ANI al Proyecto a las fuentes de materiales y talleres.	Contrato General Parte	TÉCNICA
54	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.17.a.(ii) Procedimiento de Verificación: Insistimos que el plazo de Verificación establecido de 60 días es muy prolongado, más si se tiene en cuenta que el interventor revisando la ejecución de los trabajos durante la Etapa Pre operativa. Adicional a ello es claro que los tramos nuevos no serán puestos al servicio hasta tanto se haya culminado con el proceso de Verificación, ya que de este proceso puede desprenderse la ejecución de nuevas intervenciones que requerirán de personal y/o equipos apostados sobre la vía. Así las cosas, es conveniente reducir esta etapa para que la misma entre en Operación lo antes posible.	La ANI considera que los plazos establecidos en el Contrato de Concesión son razonables y se ajustan a las necesidades del Proyecto.	Contrato General Parte	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
55	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.17 c. (i) Silencio en el proceso de verificación: Consideramos completamente inconveniente este numeral y por ello solicitamos su exclusión del contrato. Para realizar los ajustes requeridos para el recibo final de una Unidad Funcional, el Concesionario debe conocer las obras que a juicio de la ANI y/o la interventoría deben ser corregidas. Que exista silencio en el tiempo contractualmente establecido, solamente puede obedecer a que la entidad Contratante y/o el Interventor no fueron diligentes en el proceso de Verificación y no puede el Concesionario dejar de recibir su Remuneración por el incumplimiento de un tercero.	No se acepta la solicitud del observante. Los efectos dados al silencio de la Entidad atienden a la importancia de los procesos respectivos. Lo anterior, sin perjuicio de la posibilidad de acudir a los mecanismos de solución de conflictos para dirimir la controversia derivada de dicha negativa.	Contrato General	Parte JURÍDICA
56	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 5.1.a Contratos Diseños: Insistimos en que se modifique esta cláusula de tal manera que se puedan elaborar varios contratos de Consultoría. Con el fin de cumplir con los tiempos que se requieren en estos contratos, consideramos que es necesario involucrar más de un consultor en el proyecto; así mismo existen restricciones externas que hacen necesaria su contratación. Por citar un ejemplo, para la obtención del cierre financiero las entidades financieras exigen que el estudio de Tránsito las realicen empresas con un perfil muy específico, por lo cual normalmente se contrata aparte de otras especialidades técnicas.	El requerimiento establecido en la sección 1.36 de la Parte General, según la cual el Concesionario solo podrá celebrar (1) Contrato de Diseño, busca garantizar por parte de aquél el cumplimiento efectivo de todas las especificaciones contractuales para efectos de desarrollar los Estudios y Diseños del Proyecto. Adicionalmente, la Etapa de Operación y Mantenimiento, a diferencia de la Fase de Preconstrucción, tiene un plazo prolongado de duración lo que justifica la posibilidad del Concesionario de celebrar uno o varios Contratos de Operación y Mantenimiento. La Fase de Preconstrucción, además de contar con un plazo de 360 días.	Contrato General	Parte TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
57	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 6.1.b. Presentación de los Estudios: Como hemos mencionado con anterioridad, el plazo en general de la Etapa de Preconstrucción es muy reducido ya que la ejecución de los diseños en algunos de los tramos pueden tomarse cerca de 18 meses. Así las cosas, presentar la totalidad del diseño Geométrico del corredor, o la totalidad de los diseños para las Unidades Funcionales que deban iniciar al comienzo de la fase de construcción en 210 días es prácticamente imposible. Solicitamos adecuar estos tiempos a un plazo más real de diseños para construcción (fase III).	La Entidad considera que los plazos establecidos en el Contrato de Concesión son razonables y se ajustan a las necesidades del Proyecto. Por lo tanto no se acepta la solicitud.	Contrato General	Parte TÉCNICA
58	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 7.1.d Generalidades de la Gestión Predial: ¿Es correcto nuestro entendido en el sentido de que para iniciar las intervenciones en una UF los predios "necesarios para la ejecución de la respectiva Unidad", hacen referencia a los que integran el ancho necesario para la ejecución de las obras en la vía, pudiéndose después de iniciada la intervención, emprenderse la adquisición de los que hacen parte de las fajas de retiro forzoso (ancho mínimo de corredor del proyecto en el anexo técnico)?	El numeral 7.1. d es claro en manifestar que para iniciar las intervenciones en una unidad funcional, el concesionario debe haber adquirido o tener disponible el 40% de la longitud efectiva de la UF, ya sea por adquisición o por disponibilidad.	Contrato General	Parte PREDIAL
59	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 10.3 b Procedimiento de Imposición de Multas: Consideramos inadecuado que en la última versión de esta cláusula se haya eliminado como parte de este proceso la audiencia de imposición de multas, mecanismo que se considera indispensable	Conforme lo establece la sección 10.3 (a) de la Parte General, el procedimiento para la imposición de multas corresponderá al establecido en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, que busca precisamente regular el procedimiento sancionatorio en garantía del debido	Contrato General	Parte JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		para una debida argumentación del Concesionario, con lo cual consideramos que se está vulnerando el derecho a la legítima defensa. El NO cumplir con el Plazo de Cura fijado unilateralmente por el interventor (o la ANI de acuerdo a lo establecido en el numeral 10.2.a), puede deberse a causas que escapan de la responsabilidad del Concesionario. Así las cosas solicitamos se reincorpore al contrato este mecanismo que garantiza una debida defensa hacia el Concesionario.	proceso. El Concesionario tiene aún la posibilidad de presentar descargos, en desarrollo de lo cual podrá rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por la entidad (Ley 1474 de 2011, Art. 86 (b)).		
60	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 11.1.c Caducidad: Este numeral hace referencia al procedimiento que fue eliminado del numeral 10.3 y que solicitamos se reincorpore al contrato en nuestra observación anterior (Número 20).	La sección 11.1 (c) de la Parte General hace referencia al procedimiento establecido en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, de acuerdo con la sección 10.3 (a) de la Parte General	Contrato General	Parte JURÍDICA
61	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 11.3.a. Modificación Unilateral: Solicitamos que se clarifique que cuando la ANI realice unilateralmente modificaciones al contrato que incrementen su valor (por debajo del 20% establecido en esta cláusula), los mayores valores originados por la modificación serán reconocidos por la ANI al Concesionario.	No se acepta la solicitud del observante. Como lo establece la sección 11.3 (a) de la Parte General el ejercicio de las cláusulas excepcionales del derecho común se hará de acuerdo con lo previsto en la Ley Aplicable. De acuerdo con lo anterior, la mención al 20% contenida en la Sección comentada y en la Ley, no se refiere a las condiciones bajo las cuales la Entidad debe modificar el contrato cuando tal modificación implique mayores o menores costos, sino a la facultad con la que cuenta el Concesionario de decidir que no continuará con la ejecución del Contrato una vez este límite se supere.	Contrato General	Parte JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
62	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 13.3.o Casetas de peaje: Nos parece que este es el mismo riesgo descrito en el literal "c" de este numeral. De ser correcto, sugerimos eliminar uno de los dos literales.	Su observación está siendo analizada por la ANI y en la próxima Adenda se adoptarán las modificaciones que la Entidad considere pertinentes.	Contrato General	Parte JURÍDICA
63	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 14.2.h.iii Compensaciones por Eventos Eximentes de Responsabilidad: No es procedente la condición (B) establecida en este numeral que indica "...que esa parálisis implique, de manera forzosa, que ciertos recursos del Concesionario queden ociosos por no poder ser utilizados para ninguna actividad relacionada o no con este Contrato". La parálisis involucra únicamente a este contrato y por ello, no puede contemplarse una presunta utilización de recursos fuera de este Proyecto. De insistir la ANI en esta posición, debe establecerse en esta cláusula que la ANI pagará al Concesionario todos los costos asociados a la movilización de recursos fuera del Proyecto (y su reingreso una vez superado el Evento).	La condición establecida en el literal B de la sección 14.2 (h) (iii) de la Parte General busca compensar o reconocer los costos ociosos que genere la imposibilidad de utilización por parte del Concesionario, de ciertos recursos propios de éste, que bien puede usar tanto para este Proyecto como para otros fines.	Contrato General	Parte JURÍDICA
64	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 18.4.b Pago sumas liquidación: Nos permitimos reiterar que 540 días para que se empiecen a contabilizar intereses de mora en los pagos que por concepto de liquidación del contrato debe realizar la ANI son excesivos. Los dineros procedentes de la liquidación del contrato los destina el concesionario para el pago de sus acreedores, para el servicio de deuda y para sus propios accionistas. Durante este plazo el	El plazo para iniciar a contar la mora a partir de 540 días es el tiempo que la Entidad considera necesario para disponer de los recursos necesarios para hacer frente a una obligación de pagos. De cualquier manera es jurídicamente posible a las partes establecer plazos de mora por vía contractual. En todo caso el plazo de 540 días establecido en la sección 3.6 (b) solo aplica para obligaciones de pago de dinero distintas a las de realizar los Aportes ANI,	Contrato General	Parte JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		concesionario deberá pagar intereses muy por encima de los intereses corrientes establecidos en este contrato, por lo que solicitamos que el plazo para contabilizar intereses de mora se disminuya a 90 días. El concesionario es ajeno a los plazos que tenga la ANI para apropiación de recursos y por ello no puede asumir el mayor costo financiero generado en demoras administrativas del estado. El establecimiento de un plazo tan alto rompe con el equilibrio del contrato.	pues en este último caso, el plazo de mora es a partir de transcurridos 120 días desde que esos Aportes deban consignarse en la Subcuenta respectiva, o a partir de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional (o del Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional), o lo que suceda más tarde entre las dos opciones mencionadas.		
65	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 19.1.b Obras Menores: De acuerdo a lo establecido en este numeral, los precios para obras menores se establecen 60 días después del Acta de Inicio. Nos podría aclarar como es el proceso para establecer dichos ítems, si para tal fecha (en condiciones normales) no estaría proyectada la ejecución de ninguna obra menor que permita establecer un listado de ítems por acordar.	De acuerdo a la Parte General 19.1 (b), el Concesionario y el Interventor deben sentarse a definir dentro de los 60 días siguientes a la Fecha de Inicio, los precios que consideran acuerdos para cada uno de los ítems típicos de las obras menores. Es decir, incluso si al día 60 después de la Fecha de Inicio, no se sabe si se ejecutarán obras menores, se deben dejar los precios indicativos acordados por las partes, porque serán los que servirán de referencia para el momento en el que se presente la necesidad de ejecutar una obra menor.	Contrato General	Parte JURÍDICA
66	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 19.1.b y c Obras Menores: Se menciona en este numeral que las obras serán realizadas por el Concesionario, y que de no llegar a un acuerdo con el costo de las actividades, estas actividades deben contratarse en forma independiente. Al respecto queremos hacer las siguientes precisiones: 1) Las actividades en general son	De acuerdo a la Parte General 19.1 (c), sólo se llevaría a cabo la contratación de un tercero para la ejecución de las obras menores, si no se logra un acuerdo entre el Concesionario y el Interventor con relación a los costos de las mismas. La intención de la regulación contenida en la sección 19.1 (b) y (c) es garantizar la ejecución de las obras	Contrato General	Parte JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>responsabilidad del Concesionario, pero las obras NO serán ejecutadas por el SPV creado para ejecutar el contrato de Concesión. Este contrato tiene previsto la contratación de un EPC para el desarrollo de esta actividad; 2) Si el Concesionario NO es el ejecutor de las obras, según lo establecido en el literal c) se deberá contratar el ejecutor de la obra con un mecanismo "que permita la participación libre de los interesados", lo cual es totalmente inconveniente ya que el llamado a ejecutar las obras es la empresa contratada para la construcción general del contrato. La figura de la contratación externa debe aplicar solo en el caso que los precios propuestos por el EPC no sean aprobados por el interventor. Solicitamos realizar los ajustes respectivos.</p>	<p>menores no previstas. Únicamente en el caso en el que el Concesionario y el Interventor no lleguen a un acuerdo con relación a los costos de las obras menores, se deberá entonces recurrir a la contratación externa, la cual evidentemente deberá seguir la reglamentación estipulada en el 19.1 (c) (i). Por lo tanto no procede la solicitud.</p>		
67	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>De acuerdo con lo establecido en el artículo 6° de la Ley 1006 del 2006 en los contratos de concesiones de construcción, mantenimiento y operaciones de vías de comunicación, terrestre o fluvial, puertos aéreos, marítimos o fluviales, la base gravable del tributo es el valor total del recaudo bruto que genere la respectiva concesión. Según la misma disposición normativa en los contratos de concesiones de construcción, mantenimiento y operaciones de vías de comunicación, terrestre o fluvial, puertos aéreos, marítimos o fluviales, la tarifa es del 2.5 por mil. Ahora bien, de acuerdo con el modelo de contrato</p>	<p>De acuerdo al Pliego de Condiciones 1.8.2., "corresponderá al Precalificado Adjudicatario y al SPV la responsabilidad exclusiva y excluyente de determinar, evaluar y asumir los impuestos, tasas y contribuciones, así como los demás costos tributarios y de cualquier otra naturaleza que conlleve la constitución del SPV y la celebración por parte de este del Contrato, según la asignación de costos y riesgos prevista en el presente Pliego de Condiciones (incluyendo sus Anexos, en 24 especial el Contrato y sus Apéndices) para lo cual se recomienda a los Precalificados obtener asesoría calificada."</p>	Contrato Parte General	JURÍDICA



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>de concesión bajo el esquema APP, se prevé en la cláusula 1.138 sobre la "Retribución", que ésta se refiere a la contraprestación económica a la que tiene derecho el Concesionario en los términos de la Sección 3.1 de esta Parte General. El reconocimiento de la Retribución –y de la Compensación Especial, cuando sea aplicable– se verificará mediante los traslados entre las subcuentas del Patrimonio Autónomo a los que se refiere dicha Sección. Por su parte, el literal b) de la cláusula 3.1. establece lo siguiente:</p> <p>"(b) Fuentes de la Retribución. Las fuentes para el pago de la Retribución del Concesionario serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">(i) Aportes ANI.(ii) Recaudo de Peajes.(iii) Los Ingresos por Explotación Comercial. <p>(c) La Retribución correspondiente a cada Unidad Funcional se calculará conforme a la metodología definida en la Parte Especial. "</p> <p>El literal i) contempla que: "(i) La Retribución se reconocerá mediante la transferencia de los recursos correspondientes desde la subcuenta de la respectiva Unidad Funcional de las Subcuentas Aportes ANI, Ingresos por Explotación Comercial y Recaudo Peaje, según corresponda, con destino a la Cuenta Proyecto o al(los) Patrimonio(s) Autónomo(s)-Deuda o a los Cesionarios Especiales,</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>según corresponda." En este sentido, la cláusula 3.14 contempla las Cuentas y Subcuentas del Patrimonio Autónomo, de la siguiente forma:</p> <p>(a) Descripción de las Cuentas y Subcuentas: Sin perjuicio de las demás subcuentas previstas en la Parte Especial, el Patrimonio Autónomo deberá tener al menos las siguientes Cuentas y Subcuentas:</p> <p>(i) Cuenta Proyecto: (1) Subcuenta Predios (2) Subcuenta Compensaciones Ambientales (3) Subcuenta Redes (4) Otras subcuentas creadas por el Concesionario</p> <p>(ii) Cuenta ANI: (1) Subcuenta Aportes ANI (2) Subcuenta Recaudo Peaje (3) Subcuenta Interventoría y Supervisión (4) Subcuenta de Soporte Contractual (5) Subcuenta Amigable Composición (6) Subcuenta Excedentes ANI (7) Subcuenta Ingresos por Explotación Comercial (8) Subcuenta Obras Menores.</p> <p>De esta forma, como se deriva de las cláusulas anteriormente citadas:</p> <p>i) El concesionario no percibe como remuneración ningún concepto de recaudo. ii) El concesionario no percibe el recaudo de los peajes a título de remuneración,</p>			



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>iii) El concesionario recauda los peajes en desarrollo de sus obligaciones contractuales,</p> <p>iv) El recaudo de peajes es una fuente para el pago de la remuneración de los peajes y no la remuneración en sí misma,</p> <p>v) El concesionario recauda el valor de los peajes para que pasen a formar parte de la cuenta del patrimonio autónomo recaudo peajes, que a su vez hace parte de la cuenta ANI, y posteriormente, según la liquidación que se realice entre la Entidad y el Concesionario se pague al concesionario tomando como fuente la totalidad o parte los recursos que se encuentran en la subcuenta de recaudo peajes.</p> <p>Por consiguiente, en este caso, al no haber un “recaudo” por parte de concesionario que constituya su remuneración, no habría lugar a la determinación de la base gravable contribución de obra pública, de suerte que no existe lugar al nacimiento de la obligación tributaria del pago de la contribución de obra pública, pues necesariamente para que un tributo nazca a la vida jurídica y sea exigible a los sujetos pasivos del mismo, deben configurarse todos los elementos que lo integran (sujetos, base gravable y tarifa), de forma que la ausencia de uno de estos elementos, como sucede en el caso particular, impedirá que el Estado lo cobre a los particulares.</p> <p>Como se vio anteriormente, mal podría señalarse</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>que como quiera que el concesionario sí realiza un recado de peajes, sí existe base gravable, y que ésta es el valor de ese recaudo, puesto que en virtud del contrato el recaudo de los peajes, no corresponde al ingreso del concesionario, sino que hace parte de las fuentes de sus pagos, pero ésta, la remuneración, no es el recaudo propiamente dicho, sino una variable para determinar la remuneración.</p> <p>Lo anterior se reafirma, al tener en cuenta que el valor que se recauda por los peajes, no ingresa directamente a la cuenta proyecto, sino que ingresa a una de las subcuentas de la cuenta ANI para después de allí ser fuente de la remuneración del concesionario, pero no ya bajo el concepto de recaudo de peajes, sino del de remuneración, mutando su naturaleza.</p> <p>Así las cosas, no sería viable exigir al concesionario el pago de la contribución de obra pública por no existir un recaudo para él en estricto sentido y no configurarse por ende, la base gravable del tributo. Por tanto, nuestro entendimiento en el contrato objeto de estudio la remuneración no es base imponible de la contribución de obra pública. Solicitamos entonces que confirmen nuestro entendimiento.</p>			
68	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO	Numeral 2.1 Descripción: Los literales a y b tienen el mismo contenido, aunque el literal a) no tiene	Se aclara que los literales a y b del Numeral 2.1 del Apéndice Técnico 1 no contienen la misma	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
	SALGAR	descontados los 10 km eliminados de vía secundaria. Favor unificar.	información. El literal a hace referencia a las vías existentes con longitud general origen - destino. Por otro lado, el literal b se refiere a las vías que hacen parte del alcance de la concesión, incluyendo las vías nuevas, por lo cual existe esa diferencia de 10 km que menciona el observante.		
69	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 2.5 Tabla 5: Solicitamos se elimine la Longitud del puente en las obras especiales a ejecutar por el Concesionario o que en el encabezado se indique que la longitud es aproximada. La longitud fue estimada por el Estructurador mediante unos estudios Fase II, y la longitud del mismo puede variar cuando sean realizados los Estudios Fase III por el Concesionario.	La ubicación de los sitios de ponedero, así como el diseño de los puentes y la longitud de los mismos deben ser definidos por el futuro concesionario de acuerdo resultados de los estudios fase III que sean adelantados en la Etapa de Preconstrucción.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
70	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Tabla 28. Subsector 2: Reemplazar PUETE por PUENTE. En la observación se indica que incluye Accesos. Pero en el mismo cuadro indica que "La construcción del Puente y los Accesos se encuentra a cargo del Invias". Favor aclarar si incluye los accesos, o los mismos estarán a cargo del Invias.	La Tabla 28 del Apéndice Técnico No. 1 define el alcance que debe estar a cargo del futuro concesionario para cada uno de los subsectores que componen la UF5. En el caso del nuevo puente de Honda, dentro de la columna "observación" se aclara que la construcción del puente y sus accesos están a cargo de Invias y la operación y mantenimiento del nuevo puente incluido sus accesos estará a cargo del futuro concesionario, tal como está definido en la columna denominada "intervención prevista".	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
71	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.2.a iv Intervenciones Prioritarias: Respecto al ítem (3) "Señalización Horizontal" incluido en la lista de Intervenciones Prioritarias,	La Entidad considera que la señalización horizontal debe estar incluida dentro de las intervenciones prioritarias a realizar en las vías entregadas 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>queremos hacer las siguientes precisiones: 1) La señalización Horizontal será realizada en el caso de que el tramo recibido no la tenga y 2) será realizada cuando técnicamente sea viable, ya que pueden presentarse casos de tramos que presenten fisuraciones en largos tramos (que no afecten la seguridad), pero que impidan la colocación de la pintura. En estos casos la Señalización Horizontal podría colocarse solamente cuando se realice la rehabilitación del tramo. Les solicitamos aclarar lo pertinente.</p>	<p>Concesionario para garantizar que la vía pueda operar de manera segura para el tráfico, hasta que se realicen las intervenciones definitivas en la Etapa de Construcción.</p>		
72	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>Numeral 2.1.a Estudios y Diseños: Respecto a la obligatoriedad de aplicación de las especificaciones vigentes, solicitamos se incluya en este numeral la misma aclaración realizada en el numeral 4.2.(a).i del Apéndice Técnico 1 - "Alcance del Proyecto" - que reza. "...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." Consideramos improcedente que si el proyecto fue estructurado con algunas "condiciones particulares" en cuanto a sus especificaciones para garantizar la viabilidad del contrato, se exija ahora al Concesionario el cumplimiento total de las Especificaciones citadas en el Anexo 3, ya que su implementación acarrearía</p>	<p>Tal como se puede verificar dentro del Apéndice Técnico No. 1, para el diseño a realizar no se establecen características diferentes a las establecidas en las especificaciones técnicas relacionadas dentro del apéndice 3. Sin embargo, se aclara que el concesionario está obligado a desarrollar el diseño fase III en concordancia con lo establecido en las especificaciones vigentes en la materia al momento de adelantarlos.</p> <p>Se aclara igualmente que el cumplimiento de la normatividad técnica es una obligación contractual y como tal no genera un sobrecosto como están planteando, ya que hace parte de las actividades que deberá realizar el concesionario y que están claramente establecidas en el contrato y en los demás documentos que lo soportan.</p> <p>Teniendo en cuenta que los estudios realizados por la</p>	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		sobre costos respecto a la Estructuración realizada por la ANI que de ninguna manera pueden ser asumidos por le Concesionario.	ANI están desarrollados a nivel de factibilidad, dicha información es de carácter referencial y por tanto el futuro concesionario será quien deba desarrollar sus propios estudios y diseños a nivel Fase 3 cumpliendo con lo que se establece en el Apéndice Técnico 3.		
73	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 2.3.b. Requerimientos Terminación Unidad Funcional: En este numeral se menciona que la entrega de la información se debe realizar de acuerdo a lo definido en el numeral 2.1, pero ese numeral hace referencia los Estudios y Diseños. Solicitamos nos aclaren los Parámetros para entrega de los Planos As Built y las memorias de construcción.	Tal como lo establece el Apéndice Técnico 3, los planos As Built y la memoria de construcción deberán estar acordes con las especificaciones que rigen los estudios y diseños; por tal razón se hace referencia al numeral 2.1 del documento. Por otra parte se informa que la información sobre los formatos de entrega de planos y estudios puede ser consultada en la Circular 0013 de la ANI la cual puede ser consultada en el "Cuarto de Información de Referencia"	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA
74	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.1.a Estudios y Diseños: Respecto a la obligatoriedad de aplicación de las especificaciones vigentes, solicitamos se incluya en este numeral la misma aclaración realizada en el numeral 4.2.(a).i del Apéndice Técnico 1 - "Alcance del Proyecto" - que reza. "...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." Consideramos improcedente que si el proyecto fue estructurado con algunas	Tal como se puede verificar dentro del apéndice técnico No. 1, para el diseño a realizar no se establecen características técnicas relacionadas dentro del apéndice 3. Sin embargo, se aclara que el concesionario está obligado a desarrollar el diseño fase III en concordancia con lo establecido en las especificaciones vigentes en la materia al momento de adelantarlo. Se aclara igualmente que el cumplimiento de la normatividad técnica es una obligación contractual y como tal no genera un sobrecosto como están planteando, ya que hace parte de las actividades que	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		"condiciones particulares" en cuanto a sus especificaciones para garantizar la viabilidad del contrato, se exija ahora al Concesionario el cumplimiento total de las Especificaciones citadas en el Anexo 3, ya que su implementación acarrearía sobre costos respecto a la Estructuración realizada por la ANI que de ninguna manera pueden ser asumidos por le Concesionario.	deberá realizar el concesionario y que están claramente establecidas en el contrato y en los demás documentos que lo soportan. Teniendo en cuenta que los estudios realizados por la ANI están desarrollados a nivel de factibilidad, dicha información es de carácter referencial y por tanto el futuro concesionario será quien deba desarrollar sus propios estudios y diseños a nivel Fase 3, para la construcción del Proyecto.		
75	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.1.a.iii Estudios y Diseños: Solicitamos incluir el número de la Resolución.	La resolución a la que hace referencia el Apéndice es el Número 1049 de fecha 11 de abril de 2013. En la próxima Adenda se incluirá dicha información en el Apéndice 3.	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA
76	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.3.b. Requerimientos Terminación Unidad Funcional: En este numeral se menciona que la entrega de la información se debe realizar de acuerdo a lo definido en el numeral 3.1, pero ese numeral hace referencia los Estudios y Diseños para Puentes. Solicitamos nos aclaren los Parámetros para entrega de los Planos As Built y las memorias de construcción.	Tal como lo establece el Apéndice Técnico 3, los planos As Built y la memoria de construcción deberán estar acordes con las especificaciones y normas que rigen los estudios y diseños; por tal razón se hace referencia al numeral 2.1 del documento. Por otra parte se informa que la información sobre los formatos de entrega de planos y estudios puede ser consultada en la circular 0013 de la ANI la cual puede ser consultada en el "Cuarto de Información de Referencia".	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA
77	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 6.1.c.ii.1: Sugerimos cambiar el texto "...deberán realizarse utilizando in concepto de...", por "deberán realizarse utilizando el concepto de".	La observación hace referencia a un error de mecanografía. En la próxima Adenda se hará el ajuste respectivo.	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
78	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 6.1.iv.3 Registros de Seguridad Vial: Se estipula como obligación llevar un registro de las infracciones de los usuarios de la vía. Es importante aclarar que este registro solo podrá ser realizado, si la Policía de Tránsito entrega oportunamente dicha información al Concesionario, ya que son ellos quienes realizan estos procesos. En el caso de que esta información no sea entregada, o su entrega sea extemporánea, no puede generarse un incumplimiento por parte del Concesionario sobre sus obligaciones de entrega de información. En el caso de que la ANI considere imprescindible esta información y la Policía no la entregue oportunamente, debe corresponder a la ANI, como parte de su proceso de Coordinación Interinstitucional, apoyar al Concesionario en la consecución de esta información.</p>	<p>Será obligación del concesionario la adquisición de la información que soporten los registros de infracciones, la cual deberá ser actualizada mensualmente según lo establecido en las obligaciones contractuales.</p>	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA
79	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 6.1.ix Definición SGSV: Teniendo en cuenta que se establece en el numeral 3 de este aparte, que una de las Técnicas a utilizar para definición de las estrategias son las "Inspecciones de seguridad vial" y que de acuerdo a lo estipulado en este apéndice esta actividad es realizada por la Interventoría, solicitamos que se estipule claramente esta obligación de entrega del Interventor hacia el Concesionario y que la misma sea realizada en forma oportuna para que pueda ser utilizada en la definición de las estrategias.</p>	<p>En el proceso de contratación para la interventoría del proyecto y en los documentos contractuales que soporten dicho proceso, se fijarán las obligaciones que deberá atender el interventor durante la ejecución de su contrato.</p>	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
80	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Tabla de Indicadores (Indicador O5 - Tiempo Atención Accidentes): Solicitamos que el tiempo para respuesta de señalización se amplíe a 30 minutos.	La Entidad considera que su solicitud no es procedente toda vez que ese tiempo es el mínimo necesario para atender un accidente que tenga involucrados la atención de un herido. Por la tanto no se van a realizar cambios en los indicadores mencionados.	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA
81	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Tabla de Indicadores (Indicador O7 - Tiempo Atención Incidentes): Solicitamos que el tiempo para respuesta de señalización se amplíe a 25 minutos teniendo en cuenta que los vehículos del Concesionario, deben igualmente las normas de tránsito y en particular los límites de velocidad establecidos para el tramo. Tener señalizado el tramo implicaría llegar a cualquier punto de la Concesión en máximo 10 minutos, lo que requeriría infringir las normas de tránsito y por ello lo consideramos inviable.	Para efectos de claridad, dentro del apéndice técnico 4 el indicador correspondiente al tiempo de atención de incidentes está identificado por el indicador O4 y no el O7 como hacen referencia en la observación. Se aclara también que el tiempo de respuesta de señalización para atención de incidentes está definido en una hora.	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA
82	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 5.4.2 Condiciones de Operación del SICC: Queremos solicitar claridad referente que para la medición de la disponibilidad del SICC, no se tendrá en cuenta los tiempos que obedezcan a problemas de conexión de internet de los proveedores de Servicio, o cuando existan Eventos de Fuerza Mayor en dicha infraestructura que impidan el cumplimiento del 99% de disponibilidad. Las condiciones de cumplimiento del contrato deben estar enmarcadas en la razonabilidad del costo del	Tal como lo establece el apéndice técnico 4 en su numeral 5.4, el SICC deberá estar disponible al menos el 99% del tiempo cada mes, a partir de la puesta en marcha de su funcionamiento. Para el cumplimiento de lo anterior, el concesionario deberá monitorear mediante una empresa externa dicha disponibilidad, acreditarla y registrar automáticamente en el SICC los períodos de indisponibilidad. Por lo tanto es responsabilidad del Concesionario tener previstos planes de contingencia en la eventualidad de	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		cumplimiento de las obligaciones.	fallas del servicio.		
83	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 5.4.3 Tiempos de Respuesta: Queremos solicitar claridad referente que para la medición de los tiempos de respuesta, no se tendrá en cuenta los tiempos que obedezcan a problemas de conexión de internet de los proveedores de Servicio, o cuando existan Eventos de Fuerza Mayor en dicha infraestructura que impidan el cumplimiento del 5%. Las condiciones de cumplimiento del contrato deben estar enmarcadas en la razonabilidad del costo del cumplimiento de las obligaciones.	Según lo establece el numeral 5.4.3 del Apéndice técnico 4, la Interventoría podrá autorizar, a solicitud fundada del Concesionario, tiempos de respuesta mayores para aquellas operaciones que se compongan de procesos de carga y/o cálculos intensivos. Esos tiempos de respuesta deberán ser establecidos de manera específica para cada tipo de operación.	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA
84	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.2.1.d.iv Gestiones con las empresas: El texto de este párrafo se encuentra incompleto. Favor completar.	La observación hace referencia a un error de mecanografía. En la próxima Adenda se hará el ajuste respectivo.	Apéndice Técnico 5	TÉCNICA
85	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.2.1.e.i Plan de Traslado: Se menciona que en la Parte General se establece el tiempo para la entrega de este plan, pero este plazo está establecido en la tabla inicial de la Parte Especial. Favor corregir.	Dentro del apéndice técnico se hace referencia a la parte general, teniendo en cuenta que es en este documento donde se encuentra la descripción de las obligaciones que deberá ejecutar el concesionario y se describe la forma de presentación de este inventario. A su vez, en la parte especial en el capítulo ii tabla de referencias a la parte general, se especifican algunos criterios citados en la parte general.	Apéndice Técnico 5	TÉCNICA
86	ODINSA	En la Licitación Pública No. VJ-VE-IP-LP-007-2013, en las notas (1) y (2) del numeral 2.4 del Apéndice Técnico 1, modificado en la Adenda No. 13, en lo referente a las longitudes de las unidades	Una vez revisada la solicitud la ANI acepta la misma teniendo en cuenta que las coordenadas y longitudes son de referencia, exceptuando aquellas que la ANI considera que deben ser fijas como algunos puntos de	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>funcionales, así como en las coordenadas de los mismos, se establece lo siguiente: - Nota (1): Las longitudes son de referencia, así como las coordenadas mostradas en la tabla. El concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes a la longitud efectiva de cada Unidad Funcional considerando los PR inicial y final identificados en la Tabla 1 y la descripción particular de cada Unidad Funcional. - Nota (2): Estas coordenadas son de obligatorio cumplimiento y corresponden al punto de empalme con la UF 4 de la concesión Conexión Pacífico 2. Asimismo, en la nota (2) de numeral 2.5 del mismo documento se establece: - Nota (1): La longitud del túnel es de referencia por lo tanto el concesionario en sus diseños definitivos podrá variar su longitud siempre y cuando cumpla con los parámetros de diseños establecidos. Dicha variación no podrá ser superior al 30% de la longitud, en exceso o en defecto, definida en la tabla anterior. Igualmente podrán ser objeto de variación las abscisas y coordenadas de entrada y salida siempre y cuando por lo menos una de las dos coordenadas no varíe en más de 1 el km a la redonda. Los sobrecostos compartidos, definidos en el literal (e) de esta sección, serán independientes de la longitud final del túnel. En las estantes Licitaciones del programa 4G (...) en la Nota (1) del numeral 15 del Apéndice Técnico 1, en lo referente a las longitudes de las unidades</p>	<p>Inicio y Fin o conexiones obligadas con otras concesiones. Los ajustes se aran mediante adenda para cada proceso de forma independiente.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		funcionales, se establece lo siguiente: - Nota (1) Las longitudes son aproximadas. El concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes a la longitud efectiva de cada Unidad Funcional considerando las coordenadas o puntos de inicio y fin identificados en las tablas anteriores y la descripción particular de cada Unidad Funcional. Como se observa, en las dos licitaciones citadas anteriormente, se da un tratamiento diferente en la aplicación de las longitudes y coordenadas del proyecto. (...) solicitamos aplicar el alcance establecido para la Licitación Pública No. VJ-VE-IP-LP-007-2013 a todas las demás licitaciones, es decir, que las longitudes y coordenadas sean de referencia y que se puedan ajustar con base en los diseños definitivos para construcción.			
87	KAREN FORIGUA P.	Quisiera saber en qué parte se encuentra el archivo donde especifica las cantidades y precios.	La información solicitada se encuentra ubicada en el Link ftp://ftp.ani.gov.co/ en la Carpeta E del proyecto Girardot – Puerto Salgar – Honda. Adicionalmente se informa que en la misma carpeta se encuentra el Índice de los contenidos.		TÉCNICA
88	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA y OHL	Solución de Controversias. Capítulo XV. Revisada la última versión del contrato de concesión publicada por la ANI el pasado 19 de marzo de 2014, encontramos que el Capítulo XV, relativo a “Solución de Controversias”, fue modificado sustancialmente.	I. Su observación está siendo analizada por la ANI y en la próxima Adenda se adoptarán las modificaciones que la entidad considere pertinentes, de ser el caso. II. Su observación está siendo analizada por la ANI y en la próxima Adenda se adoptarán las modificaciones que la entidad considere pertinentes, de ser el caso.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURIDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Analizados los cambios, agradecemos la evolución que esta nueva versión presenta frente a la anterior, en especial, en lo relativo a la posibilidad de que las decisiones del Amigable Componedor puedan ser revisadas por un Tribunal Arbitral.</p> <p>Sin embargo, con el objeto de que este cambio surta los efectos realmente pretendidos, a continuación presentamos algunas observaciones y sugerencias que, consideramos esenciales, para tal efecto:</p> <p>I. Respecto a posibilidad del Tribunal Arbitral de pronunciarse sobre las decisiones del amigable componedor.</p> <p>El Contrato debe definir claramente si los árbitros están habilitados para pronunciarse sobre el fondo de la decisión del amigable componedor. En efecto:</p> <p>a) El Artículo 15.1 del Contrato establece que la decisión del amigable componedor será definitiva y vinculante para las Partes;</p> <p>b) El Artículo 15.1 (f) (vi) establece que las decisiones del amigable componedor que definan la controversia, podrán ser sometidas al conocimiento de la jurisdicción arbitral;</p> <p>c) Los Artículos 15.2 (b) y 15.3 (b) establecen que serán de conocimiento del Tribunal Arbitral (nacional o internacional) las decisiones definitivas</p>	<p>III. No se acepta su observación. Dada la importancia de las entidades que Usted menciona, se requiere su participación activa en caso de una controversia.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>tomadas por el amigable componedor.</p> <p>De acuerdo con estos artículos, el Tribunal Arbitral funcionaría como una etapa de segunda instancia o de revisión a la decisión de fondo tomada por el amigable componedor. Sin embargo, de acuerdo con el Art. 131 de la Ley 446 de 1998, la decisión del amigable componedor producirá los efectos legales relativos a la transacción, esto es el efecto de cosa juzgada en última instancia (Código Civil, Art. 2483). En reiterada jurisprudencia el Consejo de Estado ha reiterado el carácter de transacción que tiene la amigable composición y la facultad que se le otorga a los amigables componedores para comprometer contractualmente a las partes (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, 4 de abril de 2013, IDU c. Sociedad Colombiana de Ingenieros y Otros).</p> <p>En adición, en reiterada jurisprudencia, la Corte Constitucional se ha pronunciado sobre los efectos de la amigable composición y ha sostenido que la decisión del amigable componedor se plasma en un documento final equivalente a un negocio jurídico contractual, mediante el cual las partes asumen compromisos voluntarios que se tornan definitivos, inmutables y vinculantes entre ellas. Como consecuencia de su naturaleza contractual, el compromiso suscrito entre las partes a partir de la</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>decisión del amigable componedor, no es susceptible de ningún recurso de tipo procesal. La única forma de controvertirlo, es demandando su eficacia como acto jurídico. En estos términos, habría que demostrar, entre otros, la falta de capacidad de las partes, la ausencia de consentimiento, la existencia viciada del mismo o la presencia de objeto o causa ilícita. (Corte Constitucional, Sentencia C – 330 de 2012).</p> <p>En consideración a lo anterior, la decisión de fondo emitida por un amigable componedor no podría ser sometida a la revisión de un tribunal arbitral, en razón a que la decisión del amigable componedor produce efecto de cosa juzgada en última instancia y por ende no está sujeta a una revisión en una especie de segunda instancia. Así, los árbitros no pueden decidir sobre aquello que la Ley ha definido como cosa juzgada, pues se reabrirla un proceso el cual no es transigible, condición esencial para llevar a cabo el arbitraje.</p> <p>El Tribunal Arbitral sólo podría conocer de la decisión de un amigable componedor en el evento que se demande su eficacia como acto jurídico. Sin embargo, en este caso, el Tribunal sólo podría examinar los requisitos de existencia, validez o eficacia de dicho acto jurídico, pero no podría pronunciarse sobre el fondo de la decisión. En consecuencia, se debe precisar si se busca que los</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>árbitros conozcan sobre el fondo de la decisión del amigable componedor.</p> <p>En relación con lo anterior, respetuosamente les agradecemos aclarar si la decisión del amigable componedor tiene o no efecto el efecto que le otorga la Ley, cual es de cosa juzgada o, si por el contrario, es susceptible de revisarse en segunda instancia ante el Tribunal Arbitral. De la lectura del Capítulo VX del contrato de concesión este aspecto no es claro y puede inducir a confusión. En todo caso, el contrato debe siempre permitir al concesionario renunciar a ésta figura y optar por la del Tribunal Arbitral.</p> <p>Importante resulta advertir que, si lo que se busca es una instancia previa de carácter técnico o incluso legal que permita continuar con la obra y que pueda ser revisada posteriormente por el Tribunal Arbitral, se debería considerar la figura de los Dispute Boards (ver por ejemplo Libro Rojo o Liro Plata FIDIC), que no son equivalentes a los amigables componedores en el derecho colombiano. Es la instancia utilizada internacionalmente en este tipo de contratos y se debería considerar seguir ese modelo que está ya probado en grandes construcciones, sin necesariamente asimilarlo al amigable componedor pues se trata de figuras diferentes.</p> <p>Conforme a lo anterior, respetuosamente sugerimos</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>se adopte, en el capítulo antes mencionado, una redacción que podría implementar el mecanismo de los Dispute Boards (Juntas de Expertos) bajo este Contrato. La redacción a continuación sugerida, simplemente propone una cláusula modelo típica de Dispute Boards (que se basa sustancialmente en el modelo establecido por la Cámara de Comercio Internacional) con algunos ajustes para que sea efectiva en el contexto del derecho colombiano.</p> <p>Es importante aclarar que el mecanismo de Junta de Expertos y la cláusula propuesta son compatibles con todos los elementos que definen la amigable composición bajo el Contrato. Así, las únicas modificaciones que obligatoriamente se tendría que adelantar son: (i) reemplazar el término “Amigable Componedor” por “Junta de Expertos”; y (ii) eliminar la disposición en donde se señala que la decisión del amigable componedor (Junta de Expertos) tiene efectos transaccionales.</p> <p>El texto de la cláusula propuesta es el siguiente:</p> <p>“Junta de Expertos.</p> <p>1. Las Partes acuerdan conformar una Junta de Expertos que tendrá los poderes y facultades que se establecen en el presente Contrato.</p> <p>2. Toda controversia que surja entre las Partes con ocasión de este contrato o que guarde relación con</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>el mismo será resuelta, en primera instancia, por una Junta de Expertos de conformidad con las reglas y procedimientos que se establecen en esta sección.</p> <p>3. La Junta de Expertos resolverá la controversia mediante una decisión (la “Decisión”).</p> <p>4. La Decisión será vinculante y de obligatorio cumplimiento para las Partes una vez sea recibida por ellas, sin perjuicio de la objeción que una Parte puede instaurar en contra de la Decisión de acuerdo con los términos del numeral 6 de la presente Sección.</p> <p>5. Si cualquiera de las Partes no cumple con la Decisión de acuerdo con los términos previstos por la Junta de Expertos, la otra Parte podrá remitir este incumplimiento a arbitraje de acuerdo con las Secciones 15.2 o 15.3 del Contrato.</p> <p>6. Si una Parte envía una notificación escrita a la otra Parte y a la Junta de Expertos, objetando la Decisión dentro de los quince (15) días siguientes después de recibir la mencionada Decisión, la controversia será resuelta definitivamente mediante arbitraje de acuerdo con las Secciones 15.2 o 15.3 del presente Contrato. La notificación escrita deberá expresar los motivos por los cuales objeta la Decisión.</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>7. En el evento que la Junta de Expertos no profiera una Decisión dentro del plazo estipulado por las Partes, la controversia será resuelta definitivamente mediante arbitraje de acuerdo con las secciones 15.2 o 15.3 del presente Contrato.</p> <p>8. Las Partes están obligadas a cumplir la Decisión hasta que la controversia sea resuelta definitivamente mediante arbitraje de acuerdo con las Secciones 15.2 y 15.3 del presente Contrato salvo en aquellos casos en que el Tribunal Arbitral, constituido bajo el Contrato, estime lo contrario.”</p> <p>II. La Internacionalidad consagrada en el Artículo 15.3 del Contrato</p> <p>Las Partes no están facultadas para señalar por sí mismas si el arbitraje es de carácter internacional.</p> <p>Es importante aclarar que las Partes no pueden señalar o acordar por sí mismas que se afectan los intereses del comercio internacional porque así lo deciden (máxime cuando las partes son una sociedad colombiana y una entidad estatal). El literal (c) del artículo 62 de la Ley 1563 responde a un "método económico" o "criterio objetivo", y los redactores de dicha ley se inspiraron en la ley de arbitraje francesa (en especial el Código de Procedimiento Civil de la época) para incorporar dicha causal a la legislación colombiana. En Francia se ha entendido que se afecta el comercio</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>internacional cuando hay una transferencia de bienes, servicios o fondos entre las fronteras. En consecuencia, es importante señalar que un Tribunal Arbitral tendrá en cuenta este tipo de decisiones para determinar si tiene jurisdicción, y por ende la sola decisión de las partes de afectar el comercio internacional no es determinante.</p> <p>Así, es posible que un tribunal internacional encuentre que no tiene jurisdicción a pesar de que las partes caractericen su arbitraje como internacional.</p> <p>Por último, es recomendable considerar otros centros de arbitraje distintos del ICDR. Tanto la CCI como LCIA tienen experiencia en controversias que involucran entidades estatales. Las cortes colombianas están familiarizadas con el arbitraje CCI.</p> <p>III. El reglamento del ICDR no reconoce la participación de la Procuraduría General de la Nación ni de la Agencia Nacional de Defensa del Estado en el Arbitraje.</p> <p>El Artículo 15.3 (c)(v) establece que la Procuraduría General de la Nación o la Agencia de Nacional de Defensa del Estado podrán intervenir por medio de apoderado en el arbitraje. Es importante aclarar que el arbitraje internacional es un mecanismo de solución de controversias en el que los árbitros no</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>ejercen funciones públicas ni administran justicia en los términos del Artículo 116 de la Constitución Política. Asimismo, los poderes y facultades del Tribunal surgen a partir del pacto arbitral y no de las normas procesales colombianas.</p> <p>En consideración a lo anterior, los reglamentos de arbitraje internacional – en particular el Reglamento ICDR- no reconoce la intervención de autoridades gubernamentales como la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado o de organismos de control como la Procuraduría General de la Nación. Asimismo, el capítulo relativo al arbitraje internacional en la Ley 1563 no establece la posibilidad de que dichos organismos puedan intervenir en el arbitraje internacional, como si lo pueden hacer en el arbitraje nacional.</p> <p>En consecuencia, se sugiere eliminar la posibilidad de que estas entidades intervengan en el arbitraje internacional.</p>			
89	<p>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA y OHL</p>	<p>Cesión. Cláusula 19.5.</p> <p>Con sorpresa encontramos que la cláusula 19.5, de la última versión del contrato de concesión, publicada por la ANI el pasado 11 de marzo de 2014, modificó sustancialmente el procedimiento de cesión del contrato y de los accionistas del concesionario.</p> <p>Este cambio, efectuado por la ANI, a falta de menos</p>	<p>Las modificaciones efectuadas a la sección 19.5 de la Parte General relativa a la cesión del contrato de concesión, tienen como objetivo primordial garantizar la permanencia mínima de aquellos accionistas que por su calidad, pueden garantizar la continuidad del Concesionario frente al Proyecto.</p> <p>Adicionalmente:</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</p>	<p>JURÍDICA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>de dos semanas de la fecha de cierre de la licitación, impone, sin sustento legal alguno, obligaciones adicionales al Concesionario y extiende, de manera injustificada, la permanencia de los líderes o, de aquellos que sin ser líderes, hayan acreditado capacidad financiera, hasta la terminación del contrato.</p> <p>A continuación, expongo los principales errores de esta nueva versión de cláusula:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumenta, de manera injustificada, el periodo durante el cual los accionistas del concesionario deben permanecer en la sociedad concesionaria (Hasta la finalización del contrato). 2. Sujeta la cesión de los accionistas del concesionario, a la aprobación de la ANI, inclusive en la etapa de Operación y Mantenimiento, lo cual claramente no se exigía en la anterior versión del contrato. 3. Sujeta la aprobación de la cesión, por parte de la ANI, al cumplimiento de requisitos NO exigidos, hasta ahora, en el contrato de concesión. Entre ellos, preocupa el relativo a la no “disminución de los las garantías del contrato”, requisito que no sólo no se encuentra definido en el contrato, sino que en adición, abre la posibilidad para una interpretación subjetiva por parte de la ANI, en cuanto a su cumplimiento. Respetuosamente les agradecemos explicar a qué se refiere este requisito; por ejemplo: 	<ol style="list-style-type: none"> 1) De acuerdo con las modificaciones efectuadas mediante la Adenda 14, la permanencia de los Líderes o de aquellos accionistas que sin tener esa calidad hubieren acreditado Capacidad Financiera, corresponde a la Etapa Preoperativa y un año más (ya no de tres años) desde el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, en los términos de la sección 19.5 (b) (i) de la Parte General. 2) Efectivamente la cesión de los accionistas debe estar sujeta a la autorización de la ANI, quien deberá verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la sección 19.5 (b) (i) (1)(2)(3) y 19.5 (b) (ii) de la Parte General, teniendo en cuenta la etapa del proyecto. 3) Los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión para efectos de surtir la aprobación de la ANI de la cesión de accionistas buscan garantizar que el cesionario pueda cumplir a cabalidad con las obligaciones contractuales, una vez verificadas su capacidad financiera, su experiencia en inversión y su capacidad jurídica. En particular la exigencia referente a las garantías busca que el contrato permanezca con la totalidad de las Garantías estipuladas vigentes aun cuando hay cambio de concesionario, como requisito de ejecución del contrato mismo. 4) Para que la cesión surta efecto, el Concesionario debe permanecer con al menos uno de los líderes, cuya participación no puede ser, bajo ninguna 		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>¿Cuáles son las “garantías” que no pueden disminuirse”?</p> <p>4. La redacción no es clara. Por tanto, les agradecemos aclarar si terminada la etapa pre-operativa, los líderes pueden disminuir su participación, manteniéndose como accionistas, por debajo del 25%.</p> <p>5. En relación con el punto anterior, les agradecemos de igual manera aclarar si TODOS los "cambios de accionista" deben ser autorizados por la ANI. La nueva redacción es confusa y no permite deducir con claridad qué cesiones y en que etapas, requieren de aprobación de la ANI.</p> <p>6. El silencio negativo establecido en el literal (d), hace responsable al Concesionario de la ineficiencia de la administración, afectando gravemente los intereses del Concesionario. La regla aplicable debería ser precisamente lo contrario. Ante el silencio de la administración, la solicitud debería ser considerada aceptada.</p> <p>Conforme a lo anterior, y con el objeto de evitar los problemas antes descritos, respetuosamente les agradecemos volver a la versión de cláusula 19.5, anterior, la cual no había sido objeto de modificación hasta este momento.</p>	<p>circunstancia, menor del 25% de la participación, durante la Etapa Preoperativa y durante el primer año de iniciada la Etapa de Operación y Mantenimiento. Después del primer año de iniciada la Etapa de Operación y Mantenimiento y hasta la terminación del Contrato, los líderes podrán modificarse siempre y cuando: “la ANI autorice el cambio de accionista, autorización que en todo caso se dará cuando las garantías del contrato no se disminuyan con ocasión de la cesión, y previo cumplimiento por parte del cesionario de: (A) Los Requisitos Habilitantes establecidos en la Invitación a Precalificar y que le fueron evaluados por la ANI, durante la Precalificación o el Proceso de Selección, para considerar hábil al cedente –salvo por el requisito de experiencia en inversión (como el mismo se define en la Invitación a Precalificar), cuyo cumplimiento no será necesario para que proceda la cesión–, y (B) La obligación de información establecida en el artículo 23 de la Ley 1508 de 2012 y las demás establecidas en la Ley Aplicable.”</p> <p>5) Efectivamente todas las cesiones del contrato, independientemente de la modalidad y del momento, deben ser aprobadas por la ANI. Ver la respuesta al punto 2.</p> <p>6) No se acepta la solicitud del observante. Los efectos dados al silencio de la Entidad atienden a la importancia de los procesos respectivos. Lo anterior,</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
			sin perjuicio de la posibilidad de acudir a los mecanismos de solución de conflictos para dirimir la controversia derivada de dicha negativa.		
90	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA y OHL	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 sólo estimativo?	El Concesionario deberá adelantar todas las obligaciones que el Contrato prevé para la Fase de Preconstrucción en los términos y condiciones previstas por éste para cada una de ellas. En consecuencia, si éste no cumple con alguna de las obligaciones en dichos términos, se aplicarán las sanciones contenidas en el Contrato para el efecto, cuando ello así se prevea. Ahora bien, el plazo de 360 días al que se refiere el observante corresponde a de la Fase de Preconstrucción y no al de la Etapa Preoperativa. Dicho plazo estimado debe ser empleado exclusivamente para los efectos previstos en el Contrato, por ejemplo, establecer la vigencia inicial de las Garantías.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA
91	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL) CONCESIONES CHILE SA y OHL	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 de Unidad Funcional –o 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”.	No se evidencia la contradicción mencionada en la observación. 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. 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	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	JURÍDICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>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? A todas luces, lo anterior, es contradictorio. En consecuencia, les agradecemos aclarar este punto y explicar el verdadero significado de la disposición antes transcrita.</p>	<p>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 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.</p> <p>En la Adenda 15 se especificó en la sección 2.5 cuales es el subgrupo de especificaciones técnicas que se debe cumplir para dar aplicación a la Sección 4.17 (a)(iv)(2) de la Parte General.</p>		
92	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 6.2.d Aprobación Plan de Gestión Integral: En distintos documentos de este contrato (Minuta General, Especifica, apéndices), se establece claramente que la responsabilidad del</p>	<p>Mediante la Adenda 15 al Pliego de Condiciones fueron eliminadas en su totalidad las disposiciones relativas al Plan de Gestión Integral.</p>	Apéndice Técnico 3	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Concesionario es de resultado y no de medio; sin embargo, establecer la aprobación del Plan de Gestión por parte del Interventor contradice este precepto, ya que el Plan define la metodología para garantizar el resultado y no el resultado en sí mismo. Así las cosas solicitamos se mantenga lo establecido para otros documentos (como los diseños) en los cuales se establece que las observaciones de la interventoría se dan de carácter de "recomendaciones" y al final la interventoría emite un concepto de "No objeción".</p>	<p>Por lo tanto no procede la solicitud.</p>		
93	<p>ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES</p>	<p>Fuerza Mayor. Cláusulas 7.4., 8.1 (e), y 8.2. (i).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Predial: El término de 180 días es muy extenso y el mismo no debe contarse desde la admisión de la demanda sino desde la presentación de la misma. En adición, la compensación que se paga en el "evento eximente de responsabilidad", no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros. • Ambiental: El término de 150% es muy extenso. En adición, la compensación que se paga en el "evento eximente de responsabilidad", no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros. • Social (comunidades): El término de 360 días es 	<p>Predial: En la versión de la Parte General publicada mediante la Adenda 15 del 21 de marzo de 2014, se modificó la sección 7.4, para indicar que son 90 días desde la admisión de la demanda.</p> <p>Los plazos establecidos en el contrato para declaración de Fuerza Mayor, corresponden al análisis y experiencia que la entidad tiene con respecto a estas situaciones y en tal sentido, estima que es el adecuado para que opere esta condición. En consecuencia, tales son las condiciones en las cuales la entidad considera que se ha generado una fuerza mayor para efectos del contrato al considerarse las características del SPV y de sus accionistas, así como la distribución de riesgos del Contrato.</p> <p>Social: Los plazos establecidos en el Contrato para la declaratoria de la fuerza mayor ambiental por consultas previas son razonables y se ajustan a las necesidades</p>	<p>Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.</p>	<p>PREDIAL, AMBIENTAL, SOCIAL, REDES</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>muy extenso. Los costos financieros, ociosos, administrativos, etc., que se presentan son muy altos. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros.</p> <p>• Redes: El término de 180 días es muy extenso. En adición, la compensación que se paga en el “evento eximente de responsabilidad”, no solo debe reconocer los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos), sino también los financieros.</p>	<p>del proyecto; por lo tanto no procede la solicitud.</p> <p>Ambiental: El término establecido en el Contrato para la declaratoria de la fuerza mayor ambiental se considera ajustado a la Ley Aplicable y a los requerimientos del proyecto; y por tal razón no se acepta la so solicitud.</p> <p>Redes: El término establecido en el Contrato para la declaratoria de la Fuerza Mayor Redes se considera ajustado a la Ley Aplicable y a los requerimientos del proyecto; por tal razón no se acepta la solicitud.</p> <p>Ante la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad, la ANI sólo otorgará las compensaciones establecidas las secciones 14.2 (h) y 14.2 (i)(ii). Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que se cumplan las condiciones establecidas en la sección 14.1 (a) de la Parte General, el Concesionario tendrá derecho a recibir la Compensación Especial en los términos establecidos en la sección 14.1 (b).</p>		
94	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A.	<p>6.6. Sección 4.2 Principales Obligaciones del Concesionario en la Etapa de Preconstrucción Literal i), se establece en relación con la entrega de información, lo siguiente: “...Lo anterior incluye la entrega de documentos cumpliendo la circular 0013 de la ANI.”</p> <p>Al respecto se solicita publicar la citada circular la cual no se encuentra relacionada dentro de los documentos que por normatividad tiene la ANI</p>	Dando alcance a la respuesta publicada en Secop el 03-04-2014, la Agencia se permite informar al observante que la Circular 0013, no será publicada mediante adenda.	Circular 0013	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		publicados en su página web.			
95	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 4.2 (n) - General - Plan de Traslado y Manejo de Redes: En el numeral 6.1.b de la Minuta General del Contrato, se establece que "el Concesionario deberá presentar al Interventor, en el mismo término de doscientos diez (210) Días, los Estudios de Detalle correspondientes a las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras". En ese mismo sentido queremos que solicite se aclare en este numeral, que el Plazo establecido para la Entrega del plan para el traslado y manejo de Redes, solo aplica para las Unidades Funcionales que inicien al comienzo de la Etapa de Construcción. La entrega de la Actualización del Plan con la Inclusión de las otras Unidades Funcionales, debe hacerse en las mismas condiciones establecidas para el resto de los diseños en el numeral 6.1.c.	Según la Parte General 4.2.(n), es deber del Concesionario realizar un inventario de todas las redes que puedan verse afectadas por las Intervenciones del proyecto. Esta información, deberá utilizarse, según el Apéndice Técnico 5, sección 3.2.1.(b), en la elaboración de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, los cuales aplican para todas las Unidades Funcionales (sección 6.1(a)) y se exigen en el mismo plazo de los 210 días.	Minuta Especial Parte	TÉCNICA
96	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.5. (b). Acta de entrega de Infraestructura.: En la nota del cuadro se establece lo siguiente: "El tramo que se requiera para la Construcción y Mejoramiento de la Unidad Funcional 5 de la vía Departamental (01 07) desde Puerto Bogotá hasta Puerto Salgar, será entregada al Concesionario una vez se finalice los estudios definitivos de esta Unidad Funcional en la Etapa Preoperativa y se tenga definida la longitud	Su entendimiento es correcto, la vía existente comprendida entre Puerto Bogotá y Puerto Salgar se tendrá en cuenta lo establecido en la parte especial del contrato donde se indica que "El tramo que se requiera para la Construcción y Mejoramiento de la Unidad Funcional 5 de la vía Departamental (01 07) desde Puerto Bogotá hasta Puerto Salgar, será entregada al Concesionario una vez se finalice los estudios definitivos de esta Unidad Funcional en la	Minuta Especial Parte	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>requerida de acuerdo a los Diseños." Queremos confirmar nuestro entendimiento referente a que el tramo a que hace referencia esta nota corresponde sector descrito en la Tabla 3 del numeral 2.4 a del Apéndice Técnico 1 "Conexión vía Honda – La Dorada Ruta 4510 con la vía Puerto Salgar - El Koran Ruta 4510", cuya longitud es de aproximadamente 16 km (incluyendo el Puente sobre el Río Magdalena).</p>	<p>Etapa Preoperativa y se tenga definida la longitud requerida de acuerdo a los Diseños".</p>		
97	<p>INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR</p>	<p>Numeral 3.6.c Estación de Peaje Nueva el Korán: Dentro de este numeral se indica: "El costo (de diseño, construcción, operación y financiación, así como los eventuales costos de predios) para la instalación y operación de la Estación de Peaje nueva de que trata esta sección, así como también el costo de la operación y mantenimiento del tramo de vía incluido en el Proyecto de acuerdo con lo establecido en la Sección 3.6(c) del presente documento, estarán a cargo de la ANI, y se pagarán con los recursos derivados del Recaudo de Peaje correspondiente a dicha Estación." Sin embargo, a renglón seguido se indica: "El Recaudo de Peaje derivado de la operación de la Estación de Peaje nueva de que trata esta sección será contabilizado como parte del VPIP" Solicitamos se modifique este último párrafo, ya que el recaudo en este peaje no puede ser parte del VPIP (o por lo menos hasta tanto se hayan descontado los costos a que hace referencia el</p>	<p>Esta Entidad reitera lo establecido en el numeral 3.6(c), en cuanto a la contabilización del recaudo del peaje como parte del VPIP, teniendo en cuenta que corresponde al valor presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje, ofrecido por la ANI al Concesionario en las reglas del Proceso de Selección y el cálculo del VPIP se realiza en cualquier momento de ejecución del Contrato, tomando el recaudo de todos los peajes del proyecto. Por lo tanto, no se acepta la solicitud del observante.</p>	<p>Minuta Especial Parte</p>	<p>FINANCIERA</p>

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		primer párrafo), ya que de acuerdo a las condiciones establecidas en el contrato, el VPIP hace parte de la retribución del Concesionario por el cumplimiento de las obligaciones contractuales y no las adicionales como sería en este caso, la adición al proyecto del tramo que sería desafectado de la Ruta del Sol tramo II.			
98	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.6.c Estación de Peaje Nueva el Korán: Dentro de este numeral se indica: "La totalidad de los montos a cargo de la ANI serán aportados por el Concesionario y reembolsados por la ANI.". Solicitamos nos indiquen el proceso que tendrá que llevarse a cabo para recibir el pago por parte de la ANI, cuanto será la duración de este proceso y como aplican los periodos de generación de Intereses (corrientes y de mora). Así mismo queremos nos aclaren que sucede en el caso que los recursos recaudados en este peaje no cubran los Costos de Operación y Mantenimiento.	Las condiciones y plazos del reembolso establecidos en el numeral 3.6(c), se precisó mediante adenda.	Minuta Especial Parte	FINANCIERA
99	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 3.6 e Recaudo estaciones de Peaje nuevas: Solicitamos nos indiquen como será reconocido al Concesionario el costo de operación y recaudo de las Casetas de Peaje en el caso de que la ANI, como lo establece este numeral, solicite la instalación previo la entrada de operación de dicha Unidad Funcional. Lo anterior teniendo en cuenta que el Concesionario en la presentación de su oferta está teniendo en cuenta estos cosos	El reconocimiento de costos de operación y recaudo se dará de acuerdo con lo establecido en el numeral 3.6(e)(iv), tal como se transcribe: "(iv) El Recaudo de Peaje de que trata la Sección 3.6(c)(ii) anterior, deberá ser consignado por el Concesionario cada tercer (3) Día en la Subcuenta Recaudo de Peaje, hasta llegar a un monto máximo al Mes de treinta y un millón de pesos (\$ 31.000.000) del Mes de Referencia por cada Estación de Peaje, cifra que deberá actualizarse cada	Minuta Especial Parte	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		solamente desde la Fecha de Terminación de las Unidades Funcionales.	Mes según la fórmula de la Sección 3.9 (b) de la Parte General. "		
100	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 4.4 Giros de Equity:</p> <p>El último párrafo de este numeral indica "...sea igual o mayor a la suma de los Giros 3 a 8 establecidos en esta Parte General.". Leyendo el texto consideramos que se refieren es a la parte Específica. De ser correcta nuestra interpretación, favor ajustar el texto.</p>	La Entidad ha revisado la solicitud del observante, y mediante Adenda se realizó el ajuste pertinente.	Minuta Especial Parte	FINANCIERA
101	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	<p>Numeral 3.15. (a). Dado que se establece que el Contrato de Concesión se entiende incorporado al Contrato de Fiducia Mercantil y que existe una regla de prevalencia (literal h), no es claro porqué al mismo tiempo se señala que el Concesionario debe responder si la "no incorporación de esas obligaciones causa perjuicio a la ANI" .Solicitamos eliminar tal referencia.</p>	<p>La Entidad aclara que el Concesionario es responsable que las obligaciones del Contrato de Concesión sean incorporadas al Contrato de Fiducia Mercantil. Es responsabilidad de la Fiducia la ejecución del Contrato de Fiducia Mercantil.</p> <p>Por tal motivo, la entidad considera que dicha referencia es correcta y no debe ser eliminada de la sección 3.15 (a).</p>	Contrato Especial Parte	JURÍDICA
102	BANCOLOMBIA	<p>I. CONSIDERACIONES</p> <p>A la luz del documento Conpes Nro. 3760 del 20 de agosto de 2013 denominado "proyectos viales bajo esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales", del artículo 19 de la Ley 80 de 1993, de las sentencias C-250 de 1996 y C-555 de 2013 de la Corte Constitucional,</p>	La Entidad no considera pertinente llevar a cabo los ajustes que solicita el observante, ya que la Parte General de Contrato permite el desarrollo de estructuras financieras diversas, donde específicamente la cláusula 3.11 (c) expresa: "con el fin de facilitar la consecución de los recursos necesarios para el Proyecto, el Concesionario o la Fiduciaria podrán desarrollar cualesquiera otros	Prestamistas	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>de las sentencias del Consejo de Estado:</p> <p>(i) Rad.10498 del 31 de enero de 1997, Consejero Ponente: Daniel Suárez Hernández,</p> <p>(ii) Rad. 14390 del 18 de marzo de 2010, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez y</p> <p>(iii) Consulta del 3 de febrero de 1994 de la Sala de Consulta y Servicio Civil. Consejero Ponente: Dr. Humberto Mora Osejo y del artículo 89 de la Ley 223 de 1995 en el cual se reconoce la existencia del leasing en proyectos de infraestructura, nos permitimos presentar la siguiente propuesta de modificación al contrato de concesión de cuarta generación para que el producto de leasing financiero como mecanismo de financiación, sirva para cumplir de manera exitosa con los objetivos y locomotoras del Estado.</p> <p>Si bien de la lectura del contrato de concesión de cuarta generación se entiende incluida la posibilidad de financiar activos por leasing, tal y como se evidencia por ejemplo de las cláusulas 1.128, 3.11 y del numeral (iv) del literal (d) de la cláusula 9.7, entre otras, consideramos que para una mayor claridad sobre la viabilidad de la figura del leasing es necesario realizar unos pequeños ajustes al contrato, de acuerdo con la propuesta que se expone más adelante.</p>	<p>esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros”. Lo anterior sin perjuicio de que los Prestamistas deberán reunir las características exigidas para ellos en la Sección 3.8 (d) de la Parte General de Contrato.</p>		

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>Es de resaltar que comprendemos que a la luz de la normativa legal y de las sentencias de la Corte Constitucional antes mencionadas, los bienes sobre los que recae la concesión y que serán posiblemente objeto de una operación de leasing, deberán ser revertidos al Estado, razón por la cual frente a una terminación por vencimiento del plazo sin ejercicio de la opción de compra o de manera anticipada, la compañía de leasing se verá en imposibilidad de solicitar la restitución de dichos activos, sin perjuicio de los derechos que le asisten a los “Prestamistas” dentro del contrato.</p> <p>II. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN AL CONTRATO.</p> <p>A. Cláusula 1.128 referente a los prestamistas.</p> <p>En la cláusula 1.128 referente a la definición de prestamistas se establece lo siguiente, a lo cual se le adiciona lo escrito en control de cambios: “Serán las personas –diferentes del Concesionario o sus accionistas (respecto de sus aportes de capital o deuda subordinada) y de la ANI–, fondos y otras modalidades previstas en la Sección 3.8(d) de esta Parte General, que suministren al Concesionario los Recursos de Deuda o los activos necesarios para la financiación del Proyecto,</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>mediante cualquier modalidad, contrato o instrumento de financiación. Para el Cierre Financiero, los Prestamistas deberán reunir las calificaciones exigidas para ellos en la Sección 3.8(d) de esta Parte General. Los Prestamistas podrán ser personas naturales únicamente si la financiación se efectúa a través de colocaciones de títulos en el mercado de capitales”.</p> <p>B. Cláusula 9.7 referente a la reversión.</p> <p>En el literal b, de la cláusula 9.7 referente a la reversión se establece lo siguiente, a lo cual se le adiciona lo escrito en control de cambios:</p> <p>“(b) Sin perjuicio de la obligación que le asiste al Concesionario en cuanto a la ejecución de las Intervenciones, las obligaciones de Operación y las Obras de Mantenimiento a que se refiere el Contrato, se entenderá que la ANI se hará propietario de las obras que conforman el Proyecto al momento de su ejecución de la reversión, incluyendo además, pero sin limitarse, las Estaciones de Peaje y de Pesaje, junto con la totalidad de los bienes muebles o inmuebles por destinación o adhesión, que se encuentren en las mismas. Cuando dichos activos sean adquiridos a través de leasing, estos pasarán a ser de propiedad de la ANI antes de la reversión, una vez ejercida la</p>			

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>opción de compra por parte del Concesionario. El Concesionario conservará la mera tenencia para efectos del cumplimiento del Contrato y será por ende responsable de la guarda material y jurídica de tales bienes aquí mencionados que conforman el Proyecto”.</p> <p>En el literal c, de la cláusula 9.7 referente a la reversión se establece lo siguiente, a lo cual se le adiciona lo escrito en control de cambios:</p> <p>“(c) Estos bienes de propiedad de la ANI, y, En general, todos los bienes inmuebles con todas sus anexidades y los equipos, software y demás activos que hacen parte del Proyecto, serán entregados a la ANI, según corresponda, en las condiciones señaladas en el Apéndice Técnico 2 al momento de la terminación de la Etapa de Reversión, sin perjuicio de lo previsto en el numeral (iv) del literal (d) de la presente cláusula”.</p> <p>C. Apéndice No. 2 referente a la reversión. En el apéndice 2, referente a la reversión se establece lo siguiente, a lo cual se adiciona lo escrito en control de cambios:</p> <p>“De acuerdo con la Sección 9.7 de la Parte General Contrato, cuando concluya la Etapa de Operación y Mantenimiento o cuando el Contrato se termine anticipadamente, todas las obras y bienes de la</p>			



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



No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Concesión, incluyendo los predios de la zona del Corredor del Proyecto y las obras civiles (calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales), las Estaciones de Peaje y sus equipos, las Estaciones de Pesaje y sus equipos, el Centro de Control de Operación y sus equipos, las Bases de Operación (uno o los que haya), las Áreas de Servicio, todos los automotores y equipos instalados para la Operación del Proyecto, incluyendo equipos y software de computación, equipos de telecomunicaciones, red de fibra óptica, los entregados a la Policía de Carreteras, los equipos de rescate, los elementos de Traslado Asistencial Médico (TAM) y cualquier otra obra y bien que forme parte de la concesión, deberán ser entregados transferidos a la ANI sin costo alguno y libre de todo gravamen, sin perjuicio de lo previsto en el numeral (iv) del literal (d) de la Sección 9.7 de la Parte General Contrato”.			
103	BANCOLOMBIA	De acuerdo con lo publicado en la Adenda No. 5 del 14 de enero respecto al Cupo de Crédito Específico: “3.10.2 Cupo de crédito específico: Después de publicado el informe final y resueltas las observaciones al mismo, incluyendo las contra observaciones, los Oferentes que resultaron hábiles deberán adjuntar la certificación de un cupo de	Los dos documentos deben leerse en armonía, en esa medida el Pliego complementa lo establecido en la Carta de Cupo en especificar los giros de equity a que se hace alusión. Por consiguiente, no hay necesidad de incluir en todos los anexos lo mismo que dicen los pliegos de condiciones. Por otra parte la vigencia del Cupo de Crédito Específico tal como lo indica el pliego de condiciones será por un plazo de año y medio	Pliego de Condiciones	JURÍDICA FINANCIERA -

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>crédito específico para este proceso de selección que sustituirá el cupo de crédito general, el cual deberá cumplir las siguientes condiciones: (...) (ii) por una vigencia no inferior a un año y medio contado a partir de cierre de la presente Licitación y/o hasta que se realicen los Giros de Equity de que trata la sección 4.4 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, previstos para los primeros 12 meses de ejecución del mismo.(...)”</p> <p>Solicitamos se modifique el Anexo 15 – Cupo de Crédito Especifico publicado con la Adenda No. 11 del 11 de febrero, anexando la parte en negrilla:</p> <p>“Este cupo estará vigente por un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha de cierre de la Licitación Pública y/o hasta que se realicen los Giros de Equity de que trata la sección 4.4 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, previstos para los primeros 12 meses de ejecución del mismo”.</p> <p>Lo anterior con el objetivo de tener coherencia entre el Pliego de Condiciones y sus respectivos anexos.</p>	<p>contados a partir de la fecha de cierre de la Licitación Pública y/o hasta que se realicen os Giros de Equity, es decir, que la vigencia del cupo será hasta que se cumplan las dos condiciones o se cumpla por lo menos con una de ellas, por lo cual, se entenderá que se termina la vigencia del mismo en el momento en que la primera de alguna de las dos condiciones planteadas en el pliego se presente. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.</p>		
104	BANCOLOMBIA	Adicionalmente agradecemos se ajuste el texto del pliego vs lo que se eliminó en las cartas, especialmente en cuanto a la carta general, es decir	El Pliego de condiciones y los anexos de cartas de cupo de crédito están en armonía, sin que exista ninguna contradicción, en la medida que el pliego de	Pliego de Condiciones	de JURÍDICA FINANCIERA -

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		que el mismo texto en cuanto a que esta carta puede ser reemplazada por una carta específica se incluya en el pliego eliminando el texto relativo a ser un cupo en firme y sin aprobaciones posteriores pues exactamente así fue que se montó el mecanismo con un mecanismo de aprobación posterior para la entrega de la carta específica.	condiciones no se menciona que la Carta de Cupo de Crédito General debe estar en firme. Lo que indica el pliego de condiciones es que no se aceptan como Carta de Cupo General “certificaciones de intención, ni pre-aprobaciones, ni cartas sujetas a condiciones suspensivas o resolutorias para su aprobación,” es decir no se aceptan carta de cupo que se encuentren en pre trámites (borrador) y sin que estén debidamente suscritas. Por lo anterior no se acepta la solicitud del observante		
105	BANCOLOMBIA	Solución de Controversias: Nos gustaría saber las razones por las cuales se modificó el alcance del amigable componedor y del tribunal de arbitramento. Considerábamos muy positivo que la decisión del amigable componedor fuera vinculante, y que solo pudiera ser revisada por el tribunal de arbitramento por temas de forma y casos específicos, por tal razón agradecemos nos indiquen las razones para el cambio de posición y redacción del contrato en este tema.	De conformidad con la última versión del Contrato Parte General en la sección 15.1 a) se estableció lo siguiente: “La decisión del Amigable Componedor será definitiva y vinculante para las partes.”. De otra parte, se estableció en la última versión del Contrato Parte General en la sección 15.1 f) vi) (vi) “Las decisiones del Amigable Componedor que definan la controversia, podrán ser sometidas al conocimiento de la jurisdicción arbitral, de conformidad con lo establecido para los efectos de la transacción en la Ley Aplicable.” En esa medida, se reguló cuando conoce el Tribunal de Arbitramento las decisiones del Amigable Componedor	Contrato Parte General	JURÍDICA
106	BANCOLOMBIA	Certificación Inversión (AR): Aunque este comentario lo hemos realizado en diversas oportunidades, consideramos importante	La Entidad no considera pertinente que periódicamente se lleve a cabo aplicación de las fórmulas de terminación como lo solicita el observante. Estas fórmulas se aplicarán solamente cuando se den los	Certificación de Inversión Financiera	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		reiterarnos en él, ya que para los financiadores sería de gran utilidad y mitigación de riesgos la inclusión de un mecanismo que oficialmente certifique periódicamente el valor que resulta de la aplicación de la fórmula de terminación anticipada.	hechos que las originan.		
107	BANCOLOMBIA	Obligación de fondeo de la ANI: Aunque observamos importantes los avances en este tema en cuanto a la certificación de la ANI sobre las sumas adeudadas, consideramos que existe un riesgo para los bancos que financien los sobrecostos y para los concesionarios de que dichos sobrecostos no sean aceptados por la ANI (antes del otorgamiento de la certificación), esto dejaría sin fuente de pago estas financiaciones adicionales y podrían generar problemas a los concesionarios. Por tal razón consideramos importante que exista un visto bueno de la ANI antes de incurrir en los sobrecostos con el propósito de que los Bancos y los concesionarios puedan tener la certeza del repago de los mismos.	No se acepta su solicitud. El Contrato estipula que el Interventor verificará el avance de las Intervenciones objeto del Contrato de manera bimestral y dejará constancia del porcentaje de avance de obra de cada una de las Unidades Funcionales. Con la anterior base se puede identificar la evolución del proyecto, sin necesidad del visto bueno de la ANI que plantea el observante.	Obligación de fondeo	FINANCIERA
108	BANCOLOMBIA	Costos Financieros en Eventos Eximentes de Responsabilidad: Aunque entendemos que al entrar la compensación especial se estarían “reconociendo” los costos financieros dentro de la retribución pagada,	En casos de eventos eximentes de responsabilidad, la ANI responderá únicamente por los costos establecidos en la sección 14.2 (h). Se contempla una compensación por parte de la ANI por costos ociosos derivados de una mayor permanencia en la obra en caso de presentarse un Evento Eximente de	Costos Financieros	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		<p>consideramos que existe un vacío en cuanto al tratamiento de los mismos cuando por un evento eximente de responsabilidad hay desplazamiento de cronograma de obra y en tal sentido la compensación especial no se paga en el momento en el que inicialmente se habría previsto entrara la retribución. En tal sentido solicitamos revisen este tema de nuevo y solicitamos se incluya alguna disposición para el reconocimiento de costos financieros en este tipo de eventos.</p>	<p>Responsabilidad.</p> <p>Cabe aclarar que según 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.</p>		
109	BANCOLOMBIA	<p>Límite de Deducciones:</p> <p>Consideramos importante, y por tal razón en semanas pasadas hicimos una propuesta al respecto incluir una metodología para la medición de este aspecto que le permita a los Bancos tener visibilidad sobre la misma, y que permita que el contrato se vaya a terminación antes de que se supere dicho límite. Sobre el particular consideramos que el plazo de 36 meses establecido en el contrato es un plazo muy largo, y que al llegar al final del mismo es probable que el límite se haya sobrepasado y por lo tanto al entrar a terminación anticipada el monto de la liquidación no alcance para cubrir la deuda. Agradecemos revisen este tema de nuevo y nos den retroalimentación de la</p>	<p>La ANI no acepta su observación, ya que los plazos establecidos son los que se consideran adecuados, de acuerdo con su experiencia en este tipo de proyectos.</p>	Límite de Deducciones	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		propuesta remitida en semanas anteriores.			
110	BANCOLOMBIA	<p>Reconocimiento de los costos financieros en el pago de terminación anticipada en la etapa de preconstrucción.</p> <p>En la versión publicada del Contrato Parte General recientemente, no quedaron reconocidos en la terminación anticipada los costos financieros (entendidos como comisiones y otros gastos financieros) cuando el contrato se encuentra en etapa de preconstrucción, agradecemos la inclusión de los mismos.</p>	En casos de terminación anticipada, la ANI responderá únicamente por los costos establecidos en la sección 18.3, donde en el caso de Terminación Anticipada con anterioridad al inicio de la Fase de Construcción, se incluye en el ARh, comisiones y otros pagos a los Prestamistas, distintos del servicio de la deuda (intereses y principal).	Reconocimiento de los costos financieros	FINANCIERA
111	BANCOLOMBIA	<p>Toma de Posesión:</p> <p>Consideramos importante insistir en la importancia de incluir dentro del procedimiento de entrada del nuevo concesionario, un procedimiento para la renegociación de los cronogramas de obra y entrega de unidades funcionales, lo anterior con el propósito de que para los financiadores sea viable conseguir un nuevo concesionario que entre a terminar la obra sabiendo que no entrará incumplido sino que tendrá un espacio para regularizar el estado del contrato y cumplir con un nuevo cronograma negociado con la ANI.</p>	La toma de posesión deberá leerse con las demás secciones del contrato, y en el caso de la pregunta específica, con las secciones 4.8, 4.9 y 4.10 de la Parte General que regula lo relacionado con el Plan de Obras	Toma de Posesión	FINANCIERA
112	BANCOLOMBIA	Ajustes para viabilizar la financiación a través de leasing:	La Entidad no considera pertinente llevar a cabo los ajustes que solicita el observante, ya que la Parte General de Contrato permite el desarrollo de	Ajustes para viabilizar la	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		Adjuntamos a este correo comunicación remitida a la ANI en la cual se explican los ajustes necesarios al contrato para viabilizar la financiación de este tipo de proyectos a través de figuras de leasing.	estructuras financieras diversas, donde específicamente la cláusula 3.11 (c) expresa: “con el fin de facilitar la consecución de los recursos necesarios para el Proyecto, el Concesionario o la Fiduciaria podrán desarrollar cualesquiera otros esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros”. Lo anterior sin perjuicio de que los Prestamistas deberán reunir las características exigidas para ellos en la Sección 3.8 (d) de la Parte General de Contrato.	financiación	
113	BANCOLOMBIA	Solicitamos se reconsidere la prohibición en cuanto a la inversión de los recursos del proyecto en carteras colectivas de la sociedad fiduciaria que administre la concesión. Ante no existencia de una prohibición legal al respecto y frente al impacto que en la comisión tendría para el fideicomitente, solicitamos a la ANI reconsiderar dicha postura.	La Entidad considera pertinente mantener la restricción, ya que de no hacerlo, se podrían generar incentivos inadecuados que pusieran en riesgo la seguridad (rentabilidad) de los recursos depositados en la Cuenta ANI.	Inversión de los recursos del proyecto en carteras	FINANCIERA
114	BANCOLOMBIA	En la subcuenta Aportes ANI se administrarán solo pesos, no obstante estar denominados en dólares. Esta denominación es con el fin de permitir el endeudamiento del concesionario en moneda diferente al peso colombiano, por lo cual una vez los recursos estén en la Subcuenta Aportes ANI, se debe adoptar una estrategia de inversión que permita mantener su valor en dólares. Si tenemos	La Entidad mantiene lo establecido en la sección 3.14 (d) en cuanto a que las inversiones que haga la Fiduciaria de los recursos de la Subcuenta Aportes ANI, se harán con base en las instrucciones del Comité Fiduciario, siempre que dichas inversiones i) sean admisibles, de acuerdo con el Decreto 1525 de 2008, ii) el emisor, deudor y/o destinatario de las inversiones no sea el Concesionario, ni sus socios, ni los	Subcuenta Aportes ANI	FINANCIERA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		en cuenta que según lo exigido por la ANI los recursos de la Subcuenta Aportes ANI deben ser administrados conforme lo establecido en el Decreto 1525 de 2008 y dicho régimen no permite inversiones en moneda extranjera, ¿cómo se podría realizar entonces con cargo a esos recursos la inversión pretendida?	Beneficiarios Reales del Concesionario, ni cualquier otra persona en la cual el Concesionario, sus socios o los Beneficiarios Reales del Concesionario, tengan cualquier participación o compartan de cualquier manera los resultados de su actividad económica y iii) busquen, de manera prioritaria, generar operaciones de cobertura de tasa de cambio para la porción en dólares de los Aportes ANI.		
115	BANCOLOMBIA	¿Es posible que el patrimonio autónomo en el cual se administran los recursos de la concesión sea deudor de obligaciones financieras para el desarrollo del proyecto?	El adjudicatario del proyecto deberá constituirse en un SPV, entre uno de sus fines para que sirva de vehículo que le ayude como mecanismo de financiación, sin tener que recurrir al patrimonio autónomo como garante, en la medida que la Cuenta ANI, que conforma este patrimonio, no está en cabeza del Concesionario sino es la Entidad quien da instrucciones sobre ella. Adicionalmente, el Contrato también contempla otros mecanismos para financiación como lo son el patrimonio autónomo deuda o cesiones especiales, donde el Concesionario podrá estructurar o utilizar para su financiamiento las estructuras financieras que considere adecuadas. Entre ellas, podrá utilizar la figura especial de cesión de los flujos de la Retribución por Unidad Funcional, caso en el cual se aplicarán las disposiciones previstas en el Apéndice Financiero 2.	Patrimonio autónomo	FINANCIERA
116	INFRAESTRUCTURA VIAL PUERTO SALGAR	Numeral 2.2 Vías Existentes en el Proyecto: En concordancia con el ajuste realizado en la parte especial, solicitamos se elimine de la Tabla 1	Se aclara que el contenido de la Tabla N°1 del Numeral 2.2 del Apéndice Técnico 1, hace referencia a las vías existente por lo cual no quiere decir que hacen	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	INTERESADO QUE PRESENTA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO DE OBSERVACIÓN
		existente en este numeral la vía 01-07, la cual en la mayor parte del trayecto NO será intervenida mediante este contrato. Solamente se incluirá el tramo desde el nuevo Puente de Puerto Salgar hasta el Korán de 16 km de longitud, inferior a la existente en esta tabla (40 km).	parte del alcance del proyecto		

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

Abril 07 de 2014

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

Revisó en materia predial: Dilver Octavio Pintor Peralta - Experto 8 - Gerencia Predial - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Aprobó en materia predial: Edgar Chacón Hartmann - Gerente Predial - Gerencia Predial -Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

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

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

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

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

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

Revisó en materia financiera / riesgos: Paola Echeverría León - Asesora Financiera – Gerencia Financiera - Vicepresidencia Estructuración

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

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

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

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

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