

La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, por medio del presente documento da respuesta a las observaciones presentadas al Pliego de Condiciones de las Licitaciones Públicas del Programa de Prosperidad No. VJ-VE-IP-LP-006-2013 RÍO MAGDALENA 2, VJ-VE-IP-LP-007-2013 PACÍFICO 1, VJ-VE-IP-LP-008-2013 PACÍFICO 2, VJ-VE-IP-LP-009-2013 PACÍFICO 3.

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007987-2 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Una vez verificada la adquisición del viento por ciento (100%) de los Predios del Proyecto y ejecutado en su totalidad el Plan de Compensaciones Socioeconómicas, el remanente de los recursos de la Subcuenta Predios será distribuido entre el Concesionario y la ANI. Se pregunta a la ANI en qué proporción se distribuirá ese remanente toda vez que al numeral 7.2 (a) Parte General, indica una proporción 70%-40%. ¿Quiso indicar la ANI que en realidad la proporción es 70%-30%?	En la sección 7.2 (a) del contrato parte general, se establece que el remanente de los recursos del plan de compensaciones socioeconómicas se distribuirán en una proporción sesenta -cuarenta (60%- 40%)	Numeral 7.2 (a) Parte General	FINANCIERA
2	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2, 2014-409-007987-2, 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el caso previsto en el numeral 3.3, Contrato Parte General, literal i), en relación a la afectación de la estructura tarifaria de peajes, se establece que el valor resultante de la diferencia entre el recaudo de peajes, aplicado a la estructura tarifaria, y el recaudo de peaje correspondiente a las modificaciones implantadas por el Ministerio de Transporte o la entidad competente, será consignado por la ANI, en la subcuenta Recaudo de Peaje, a favor del concesionario. Se pregunta a la ANI, que sucede en los casos en que la diferencia sea favorable al concesionario, en otras palabras, que del cambio tarifario resulte un excedente.	En esos casos, el traslado de la subcuenta ANI a la subcuenta proyecto corresponderá al valor conforme a la estructura tarifaria definida para el proyecto	Numeral 3.3, Contrato Parte General, literal i)	FINANCIERA
3	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2, 2014-409-007987-2, 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el pliego numeral 4.3. se mencionan dos condiciones para la oferta económica: Que el monto total no supere el señalado en el numeral 1.6 y Que para cada año no supere el tope señalado para la vigencias futuras en cada año. Al revisarse el formato de la oferta económica aparecen dos espacios: uno para la vigencia 2018-2019 y otro para la vigencia 2020-2038. ¿Implica esto una tercera condición y es que los aportes solicitados a la ANI deben ser un monto constante para el período 2018-2019 y otro monto constante para el período 2020-2038?	Mediante Adenda No 9 se llevó a cabo ajuste en cuanto a que el proponente pueda plantear el perfil de vigencias futuras a solicitar, sin que supere el tope máximo anual aprobado por el CONFIS para este proyecto.	ANEXO 5	FINANCIERA
4	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el numeral 4.3.d. del anexo 1 Contrato Plazo Especial se indica que la tasa de cambio a utilizar, para el componente en dólares, corresponde a la del último día del mes anterior al aporte realizado por la ANI. Tomando en cuenta la volatilidad del mercado de divisas es posible que se generen diferencias materiales frente a la tasa SPOT del mercado en el momento de negociar las divisas dado que la tasa puede variar al pasar los días. Se propone que la retribución esté basada en algún tipo de promedio ponderado de los días anteriores al desembolso de tal	De conformidad con lo establecido en el numeral 4.3 - Cálculo de la Retribución - (d), en cuanto a la TRM, como factor para la determinación del aporte ANI, la TRM que se debe aplicar, será la del último Día Hábil del Mes inmediatamente anterior al Mes del Año en que se efectúa el Aporte, certificada por la Superintendencia Financiera. Esta última condición fija el parámetro de TRM y la fuente, para su aplicación. Por lo antes citado no se acepta la solicitud del observante.	ANEXO 1	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				forma que se minimice el diferencial con la tasa de mercado del día de desembolso			
5	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos considerar lo propuesto por ODEBRECHT en el sentido de que en el numeral 4.4, se regulan las condiciones precedentes para el inicio de la etapa de construcción, estableciendo en el literal g: "Respecto del cumplimiento del proceso de consulta previa a comunidades étnicas, en los casos en los que aplique, haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior." Sobre el particular, y partiendo de casos recientes, sugerimos a la ANI que de no lograr acuerdos con la comunidad luego de haber intentado ciertos acercamientos diligentes por cierto periodo de tiempo, sin que la gestión haya sido exitosa, se entienda como una Fuerza Mayor Ambiental. Lo anterior pues su solicitud no ha sido resuelta de fondo.	La consulta previa se constituye en una de las situaciones descritas en la Sección 8,1 (e), como condición para declarar la Fuerza Mayor Ambiental.	Contrato General	Parte JURÍDICA - SOCIAL
6	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos considerarlo propuesto por ODEBRECHT en el sentido de que los procesos de consulta previa no constituyan una condición precedente para el Inicio de la Fase de Construcción, pues solo debiera afectarla construcción de la Unidad Funcional correspondiente al área de influencia. Lo anterior pues su solicitud no ha sido resuelta de fondo.	La consulta previa se constituye en una de las situaciones descritas en las Secciones 8,1 (e), referente a la Fuerza Mayor Ambiental, que en caso de ser declarada establece la revisión del Plan de Obras de la respectiva unidad funcional, procurando en lo posible no afectar la ejecución de las demás unidades funcionales, ni el plan de obras del resto del proyecto.	Contrato General	Parte JURÍDICA - SOCIAL
7	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos considerar lo propuesto por ODEBRECHT en el sentido de que, considerando experiencias actuales de concesiones en ejecución, se solicita a la ANI se contemple la regulación de la fuerza mayor por problemas sociales o inconvenientes que se generen con la comunidad. Para la ANI debe ser evidente, que la oposición de la comunidad a un proyecto, puede generar ciertas afectaciones que deben ser sin duda, objeto de regulación contractual, no siendo un riesgo que el Concesionario pueda controlar. Lo anterior pues su solicitud no ha sido resuelta de fondo.	No se considera la fuerza mayor por "problemas sociales" toda vez que desde el apéndice técnico No. 8 de gestión social se proponen una serie de programas cuyo objeto es prevenir, mitigar y compensar los impactos socioeconómicos y fortalecer las relaciones con las comunidades.	Pliego de Condiciones de Riegos	de Matriz JURÍDICA - SOCIAL
8	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	INDICADORES - Indicador Índice de mortalidad, identificador O1: El concepto "Indicador de Mortalidad" presenta un mecanismo que casi supone la automática declaración de culpa del Concesionario, sin opción de defensa, por aceptar que su pago de una vigencia contractual sea afectada por un evento tan catastrófico como el de la muerte de un usuario. Que pasa si el Concesionario no es el responsable de tal evento? Algunos ejemplos: conducir bajo efecto de alcohol, incumplimiento de la	Se modificó mediante adenda	APENDICE TECNICO 2	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>señalización, excesos de velocidad, incumplimiento del código de la carretera, vehículos no aptos para circular, accidentes provocados por condiciones climáticas especiales en las cuales el usuario por no estar capacitado o por conducción riesgosa incurrió en un accidente mortal, otros factores humanos, etc...</p> <p>Lo que pretendemos indicar es que nunca podrá ser afectado el Concesionario por eventos ajenos a su control, es decir, no debe existir un valor de aceptación que afecte el resultado de la fórmula de pago. Entendemos que el indicador O1 tiene como objetivo fomentar un comportamiento proactivo del Concesionario para con la seguridad vial, por lo que estamos disponibles para, en conjunto con la ANI, diseñar un mecanismo alternativo sin perder enfoque con el objetivo. Por ejemplo:</p> <p>- Creemos que debería existir un indicador para la detención de zonas llamadas "puntos negros" entendiéndose como tales los que tengan un determinado (a definir) nivel de accidentalidad cuyas causas deberían ser motivo de estudio de mejora por mecanismo a definir.</p>			
9	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Nuestra interpretación del pliego y apéndice técnico 1 es que con el contrato serán entregadas las vías existentes (tal como tabla 1 del apéndice técnico 1) pero, en la medida que las UF van siendo concluidas y colocadas en servicio, las vías antiguas existentes dejaran de estar sujetas a operación preoperativa y por ende dejaran de ser responsabilidad del Concesionario.</p> <p>Este planteamiento esta correcto?</p>	En el apéndice parte especial se describen cual son las vías que serán entregadas al concesionario y bajo qué condiciones.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
10	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>INDICADORES - Etapa Operativa</p> <p>Los Indicadores, en especial los de seguimiento de pavimentos, presentan periodos de medición que no son estándar internacional. En nuestra opinión la calidad de la vía no se asegura con indicadores de operación diferentes de los estándares internacionales. Problemas de base son mitigados con especificaciones técnicas en construcción y no se corrigen con periodos de auscultación más cortos o índices con variación permitidas inferiores al estándar internacional (observación corroborada por el Banco Mundial en sus comentarios al tema).</p> <p>Las frecuencias de medición de todos los indicadores para informes de seguimiento de pavimentos, identificadores E1, E2, E4 y el E5 deben pasar para periodos de medición de 12 meses, tal como lo hacen por ejemplo en Chile, siendo que el intuio de la comparación es meramente educativo/constructivo, resaltando que con respecto a infraestructura,</p>	Tanto la frecuencia como los valores de aceptación surgieron de mesas de trabajo con los diferentes estructuradores, frecuencias superiores aumentarían la probabilidad de incumplimiento de los indicadores, lo que se reflejaría en un bajo nivel de servicios pues el concesionario tendría periodos de intervención derivados de la medición de indicadores.	APENDICE TECNICO 2	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>Chile se encuentra en el puesto 37 en el grupo de los países con la mejor infra-estructura del mundo.</p> <p>En Chile, las concesiones en modelo APP presentan la obligación del concesionario en tener un plan de información estadística durante la explotación por medio de un plan de gestión de operación y mantenimiento. Este plan es constituido por 3 tipos de informes: Mensuales, Semestrales y Anuales. Allí, los informes de seguimiento de pavimentos, puentes y estructuras hacen parte del informe anual a presentar al inspector fiscal.</p> <p>Las frecuencias de medición de todos los indicadores para informes de seguimiento de pavimentos, identificadores E1, E2, E4 y el E5 deben pasar para periodos de medición de 12 meses.</p>			
11	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Cuál es la cantidad de efectivos policiales (policía de carreteras) reales que se deben considerar en la propuesta?</p> <p>Dentro de la totalidad de efectivos, se encuentran incluidos los subintendentes a intendentes jefes y los subintendentes a mayores?</p>	Se aclaró mediante adenda.	APENDICE TECNICO 2	TÉCNICA
12	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Con respecto a los vehículos a entregar a la Policía de Carreteras, la totalidad de estas unidades deberán circular permanentemente y durante las 24 horas del día de manera simultánea?</p>	<p>Los vehículos deben circular el tiempo que entre el Concesionario y la Policía pauten como parte del protocolo dado que este definirá el apoyo logístico que la Policía de Carreteras brindará para la realización de operativos de control, principalmente de velocidad en concordancia con las señales de tránsito, de embriaguez y de la aplicación de las metodologías de prevención de accidentes. Estos operativos se deberán llevar a cabo como mínimo durante algunas horas del Día de semana y en los fines de semana y en especial los festivos a lo largo del Día. Los operativos de medición de niveles de alcohol deberán coordinarse con la Policía de Carreteras, y de acuerdo a todas las exigencias registradas en el apéndice técnico dos de la última adenda.</p>	APENDICE TECNICO 2	TÉCNICA
13	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>La información de los botaderos es insuficiente y poco clara. Por esta razón las distancias de transporte son extremadamente alta que supone un incremento económico muy importante. Solicitamos que nos amplíen la información en dicha materia.</p>	<p>Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos necesarios que le permitan evaluar la idoneidad de los botaderos propuestos en la documentación de referencia y la consideración de las distancias de transporte correspondientes, en su estimación económica.</p>	Cuarto de Datos	TÉCNICA
14	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>El equipo de control de velocidad que se debe entregar a la Policía de Carreteras.</p> <p>¿se refiere a un velocímetro portátil tipo pistola?</p>	<p>Favor revisar las fichas técnicas enviadas por la policía de carreteras que se publicarán en el cuarto de datos para todas las concesiones 4G. Estas serán publicadas en el cuarto de datos carpeta: Policía Carreteras.</p>	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.5.1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
15	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	¿Para la detección de altura en los puentes, intersecciones a desnivel y accesos a estaciones de peaje, ¿es posible sustituir la tecnología láser por unos pódicos de fijos con barra para limitación de altura?	No es posible sustituir la tecnología láser por pódicos fijos con barra para limitación de altura, siempre deberá cumplir con las exigencias tanto de los contratos general y especial como todos los apéndices técnicos.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.5.1	TÉCNICA
16	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Sería posible ampliar la información sobre la instalación de una emisora de radio? ¿Tiene que ser una canal FM privado? ¿La gestión del mismo es durante las 24 horas? ¿Hay algún protocolo que cumplir? En otras concesiones, ¿cómo se gestiona?	La emisora de radio será dedicada a la difusión de información de la vía. El canal para sintonizar la emisora de radio y los cambios de dial se comunicarán a los usuarios a través de los Paneles de Mensaje variables y Señalización Fija. La emisora deberá ser sintonizable en toda la longitud de la vía y en cualquier punto kilométrico dentro del Corredor del Proyecto, y si deberá operarse de acuerdo a lo regulado en el apéndice técnico 2 numeral 3.3.3 Atención de usuarios literal b) Sistemas de información a los usuarios y deberán operarse 24 horas al día.	Apéndice Técnico 2 3.3.3.2.3	TÉCNICA
17	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Existe algún Protocolo o Normativa para que las nuevas vías de peaje sean interoperables con las administradas por la ANI y el INVIAS?	No existe ningún protocolo o normativa.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
18	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Hasta qué punto el trazado aprobado en DAA por la autoridad ambiental vincula el proyecto en Fase III de Construcción?	Será la autoridad ambiental quien deba pronunciarse sobre las posibles variantes de trazado propuestas con respecto a las ya aprobadas en el DAA, y en particular sobre si dichas variantes ocasionan cambios relevantes en las repercusiones ambientales de la nueva infraestructura	Apéndice Técnico 6	TÉCNICA
19	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	En el proyecto de construcción Fase III si se realizan ligeras modificaciones en su trazado en planta y alzado o se acortan túneles ¿se debe pensar en un nuevo DAA? ¿ puede tener problemas por ya tener otro DAA aprobado?	Será la autoridad ambiental quien deba pronunciarse sobre las posibles variantes de trazado propuestas con respecto a las ya aprobadas en el DAA, y en particular sobre si dichas variantes ocasionan cambios relevantes en las repercusiones ambientales de la nueva infraestructura	Apéndice Técnico 6	TÉCNICA
20	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Una vez que la ANI se ha pronunciado mediante una respuesta realizada en la SEGUNDA MATRIZ DE RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES, específicamente la respuesta numero 46 respecto a que el concesionario puede en los diseños de Fase III disminuir la longitud de los túneles superiores a 1Km hasta en un 30% en su longitud, y alterar su situación en planta ¿Cuál será el modo para determinar o cuantificar	La metodología para determinar los riesgos compartidos queda recogida en la edición revisada del documento de Parte Especial del contrato	Parte Especial	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				los riesgos compartidos que se encuentran recogidos en el apartado 5.2 Recursos para la construcción de túneles de la parte Especial?			
21	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	La ANI ha suministrado por intermedio de la ftp una información denominada "Adicional 4" la cual hace referencia a unas modificaciones de trazado ¿dicha información es a modo referencial?, o es de obligado cumplimiento.	La totalidad de la información contenida en el cuarto de datos debe considerarse como referencial.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
22	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	El DAA de las UF 1, 2 y 3 de Pacífico 1 se encuentra en tramitación y está pendiente la selección de la alternativa por parte de la autoridad ambiental. Puesto que la ANI cede al concesionario los trámites de obtención de licencias y permisos ambientales, ¿podrá éste último introducir cambios en el diseño en la alternativa elegida o en aquellas que se están evaluando? ¿qué tipos de cambios se permiten en el corredor de la alternativa seleccionada? ¿cuál es la anchura de este corredor? En caso de que el concesionario proponga una alternativa con cambios significativos a la resultante del DAA, ¿deberá el concesionario iniciar un nuevo procedimiento sobre la necesidad de DAA y su consiguiente tramitación?	Será la autoridad ambiental quien deba pronunciarse sobre las posibles variantes de trazado propuestas con respecto a las ya aprobadas en el DAA, y en particular sobre si dichas variantes ocasionan cambios relevantes en las repercusiones ambientales de la nueva infraestructura	Cuarto de Datos	TÉCNICA
23	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Una vez que INVIAS se encuentra construyendo el tramo entre Primavera y Camilo Ce (subsector 1 de la UF4), y ese tramo tiene como actividad prevista la de Operación y Mantenimiento, se solicita definición con respecto a la infraestructura que la NI entregará, la fecha de entrega y el alcance del módulo de ITS que INVIAS incluirá en su construcción. Esta información es fundamental para la preparación de la oferta y de extrema importancia para posibilitar la correcta implementación e integración de los sistemas de gestión de tránsito. Debe venir complementada con el trazado de los 18km afectos a este tema. Añadimos que el tema es también fundamental para permitir la estimación del capítulo ITS y Peaje de esta Concesión. También se solicita especificar cómo se va a entregar el Peaje Ancón Sur, tanto a nivel de obra civil como de sistemas de peaje.	La infraestructura a entregar por parte de la ANI al concesionario, será la que el alcance contractual de los contratos del INVIAS define teniendo como compromiso el punto con las coordenadas establecidas en el Apéndice Técnico 1. En relación con la instalación de la caseta de Peaje de Ancón Sur, esta deberá ser instalada por el concesionario y deberá cumplir con los requisitos de operación definidos en el Apéndice Técnico 2.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
24	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En el Apéndice Técnico 1, numeral 3.7 Paneles LED", indica que el número de paneles LED es trece (13). ¿Esta cantidad se refiere por sentido o es en la totalidad de la concesión?	Se aclaró mediante adenda en el apéndice técnico 1 y en el apéndice técnico 2 y es para la totalidad de la concesión.	Apéndice Técnico 1 Numeral 3.7	TÉCNICA
25	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Dentro de la Parte Especial" Numeral 5.2 Recursos para la construcción de Túneles en la "Tabla 1. Túneles" solamente viene el túnel de Tesalia.	El soporte para riesgos compartidos únicamente contempla los túneles de longitud superior a 1.000m	PARTE ESPECIAL	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	e Ingenieros Asociados, AIA			¿Porque no están el resto de túneles de los que hace parte esta concesión, incluso los últimos diseñados por TYPESA?			
26	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Cómo se debe recoger e interpretar las obras que se están realizando en las vías que van de La Manuela a la Pintada por parte del INVIAS?	Una vez las obras sean recibidas por el INVIAS están deberán cumplir el alcance contractual de los contratos del INVIAS y el concesionario las deberá recibir de acuerdo a lo establecido en el contrato parte especial.	Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
27	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Como en 1ª Fase la mayor parte de las obras a realizar en las UF, tratan de un mejoramiento, que de hecho ya se está realizando en parte, se puede interpretar que no necesitaría licencia ambiental?	La interpretación es correcta.	Cuarto de Datos	TÉCNICA
28	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Existen en el tramo entre La Felisa y La Pintada unas zonas dónde se han producido deslizamientos de tierras que afectan a las carreteras existentes y que deben obligar a medidas de contención o incluso a modificaciones de trazado, como p.e. en el Bermejál. ¿Va a entregar la ANI algún tipo de información sobre el tipo de medidas a adoptar?	Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos necesarios para evaluar las medidas a adoptar en casos como los expuestos en la observación.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
29	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Cómo hay que interpretar las dos líneas paralelas al eje de la calzada que aparecen en los planos entregados?	Representan el corredor del proyecto, sin olvidar que los estudios realizados por la entidad y sus estructuradores, tienen como objeto la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto con el fin de encontrar una alternativa de referencia para ejecutar las intervenciones requeridas según las especificaciones de cada uno de los tramos viales que componen el corredor, lo que no implica que la alternativa estructurada sea la única viable. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición los precalificados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
30	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Existe alguna previsión o estudio, que indica cuándo se debería construir la 2ª calzada en alguno de los tramos?	El alcance de la concesión actual determina si el proyecto es calzada única o doble calzada, sin embargo cuando el TPDA aumente a más de 7.500 vehículos en un sentido, la ANI estudiará la construcción de la segunda calzada.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.5.1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
31	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	En la UF 4 en el apéndice técnico1, apartado 5.2 se define modificaciones de trazado entre el Pk 17+100 y el 20+360.Dichas modificaciones incluyen dos túneles y un viaducto. ¿Se han estudiado soluciones alternativas de menos coste?. En su caso se podrían indicar los motivos por los que se han rechazado?	La propuesta del licitador debe considerarse como de referencia, y por tanto no de obligado cumplimiento. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos necesarios para evaluar la idoneidad de la solución propuesta.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.5.1	TÉCNICA
32	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	En la UF 4 en el apéndice técnico 1 y en el apartado 5.3 se hace mención a carriles de adelantamiento. ¿Cuáles son las razones que lo justifican? En la UF 2. Variante de Tesalia, ¿Cuál es la razón de que se haya escogido la calzada izquierda?	Los carriles de adelantamiento cumplen la función de mejorar el nivel de servicio de la unidad funcional durante el período de tiempo en el que ésta cuente con una única calzada. La calzada izquierda se ha elegido como diseño de referencia. No obstante, el licitador podrá desplazar el trazado en planta siempre que se mantenga el cumplimiento de los objetivos funcionales de la concesión.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
33	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Los P.K's de inicio y fin de los carriles de adelantamiento contenidos en el apartado 5.3 Carriles de adelantamiento Tabla 39 del Apéndice técnico 1 son de obligado cumplimiento?	No son de obligado cumplimiento. El licitador podrá escoger otros emplazamientos siempre que se mantenga la longitud total de carriles de adelantamiento en cada unidad funcional. Es deseable que se ubiquen en aquellos lugares donde su función sea más efectiva, principalmente en los tramos de rampa prolongada.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
34	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Qué vida útil residual, a partir de la ejecución de la obra, se puede adoptar para las estructuras existentes que serán objeto de actualización funcional (ensanche, pretilas, etc.) y resistente (sismo, nuevas cargas, etc.)?	Este estudio estará a cargo del concesionario, dado que a partir de que reciba o entregue las unidades funcionales deberá cumplir con todas las exigencias previstas en los contratos parte general y especial como sus apéndices técnicos.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
35	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Cabe plantear excepciones de proyecto para los nuevos anchos de las estructuras ya existentes? En caso afirmativo, ¿con qué tolerancia?	Las propuestas de excepciones a las anchuras de estructuras existentes deberán ser presentadas a la interventoría de la concesión, quien decidirá sobre la idoneidad de las mismas.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
36	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	¿Cabe plantear excepciones de proyecto para los nuevos anchos de las estructuras ya existentes? En caso afirmativo, ¿con qué tolerancia?	Las propuestas de excepciones a las anchuras de estructuras existentes deberán ser presentadas a la interventoría de la concesión, quien decidirá sobre la idoneidad de las mismas.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
37	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	En base a la información facilitada en Apéndice Técnico 6 el estado de siguiente estudios ambientales son: Para el tramo La Pintada – Tres Puertas: Estudio de Impacto Ambiental; para el tamo Variante La Tesalia: Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el tramo Asia – La Virginia: Estudio de Impacto Ambiental preliminar . Cuál es el estado actual del trámite de estos estudios ante la autoridad ambiental?	Los Autos de los trámites Ambientales se encuentran publicados en el cuarto de datos.	Apéndice Técnico 6	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
38	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Existen otros permisos ambientales otorgados o radicados ante las autoridades ambientales diferentes a los mencionados?, algún PAGA en proceso de aprobación o aprobado? Ó algún trámite adelantado con otras entidades	Todos los trámites ambientales que se están realizando se encuentran publicados en el cuarto de datos.	Apéndice Técnico 6	TÉCNICA
39	Estructura Plural Cintra Infraestructuras Colombia y Arquitectos e Ingenieros Asociados, AIA	correo electrónico 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	En el proyecto de construcción Fase III si se realizan ligeras modificaciones en su trazado en planta y alzado o se acortan túneles ¿se debe pensar en un nuevo DAA?¿ puede tener problemas por ya tener otro DAA aprobado?	Será la autoridad ambiental quien deba pronunciarse sobre las posibles variantes de trazado propuestas con respecto a las ya aprobadas en el DAA, y en particular sobre si dichas variantes ocasionan cambios relevantes en las repercusiones ambientales de la nueva infraestructura	Apéndice Técnico 6	TÉCNICA
40	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Vigencias Futuras – Porción en Dólares De acuerdo con la reunión informativa convocada por la Agencia Nacional de Infraestructura, se informó que en relación con la porción en dólares: Se incrementaría el porcentaje de las Vigencias Futuras al 30% Se flexibilizaría el perfil anual de los aportes solicitados para la porción de moneda extranjera Sobre este particular no es claro en la actualidad, el procedimiento mediante el cual el Proponente verificará que el perfil anual de Vigencias Futuras en Dólares cumpla con un máximo del 30%, toda vez que dada la posibilidad de solicitar en cada año de vigencia, una porción distinta en dólares se tendría en consecuencia montos y porcentajes distintos para cada año de vigencias en las que se solicite una porción en dólares. El monto o porcentaje solicitado en dólares podría eventualmente, ser bajo para algunos años y alto para otros. Por lo tanto se solicita aclarar el procedimiento de verificación de cumplimiento del 30% anunciado por la Agencia. Adicionalmente y en conexión con lo anteriormente mencionado, se sugiere que como procedimiento de verificación del porcentaje máximo de vigencias en dólares (30%) se implemente una fórmula matemática para facilitar dicha verificación y que además, dicha fórmula matemática sea implementada utilizando el concepto de valor presente, y por ende, definiendo una tasa de descuento que tenga en cuenta el coste de dicha financiación y, por ende, que permita elaborar los cálculos.	Mediante adenda No. 13, se modificó el pliego de condiciones el cual establece que los Oferentes tienen la opción de solicitar que una porción de los Aportes ANI de cada año se denomine en Dólares, estrictamente para los efectos señalados en el Contrato de Concesión. Esta porción solicitada en Dólares será aplicada en la misma proporción para todos los años indicados en la tabla contenida en el numeral 1.6. El porcentaje requerido NO podrá ser superior al 27% y deberá ser indicado en el Anexo 5 sin que estos tengan efecto en el proceso de valoración de las Ofertas Económicas. Adicionalmente, el Concesionario que resulte adjudicatario del presente proceso licitatorio, mediante comunicación escrita, antes de la fecha máxima prevista para el Cierre Financiero en el Apéndice Parte Especial, deberá informar a la Entidad si desea mantener o disminuir el porcentaje de dólares solicitado en su Oferta Económica En esa misma comunicación el Concesionario deberá informar como considera que debe ser distribuido el porcentaje en dólares solicitado para el proyecto, para lo cual se debe mantener la restricción dada por el Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS que su comunicación No 2-2014-007528 de 27 de febrero de 2014 manifiesta que de acuerdo con el análisis de sostenibilidad fiscal, no podrá ser distribuido en un periodo inferior a 15 años, ni concentrar en cada anualidad, más del 10% del TOTAL del porcentaje en dólares que informará en su comunicación.	Contrato– Aportes ANI	FINANCIERA
41	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Vigencias Futuras – Porción en Dólares La sección 4.3 (d) y 4.3 (e) de la Parte Especial evidencian el procedimiento de cálculo para la porción en dólares de las vigencias futuras. Sobre este particular se solicita incorporar un factor de ajuste por inflación externa para la porción en	Los efectos derivados de la diferencia en la tasa de cambio, serán asumidos por el concesionario, salvo las coberturas a cargo de la ANI previstas en el contrato.	Contrato – Aportes ANI	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				dólares, en la medida que dichos valores solo son actualizados al momento del pago por la Tasa Representativa de Mercado y por ende, no se reconoce los efectos derivados de la variación de precios en moneda extranjera de esta fracción de las vigencias futuras Adicionalmente se solicita que el tipo de cambio a considerar en la conversión de las Vigencias Futuras no sea el del mes en el que la ANI hace el Aporte a la Cuenta ANI sino aquel en el que dicha cuantía se desembolsa en la Cuenta Proyecto. En caso contrario, se está imponiendo una penalización a dicho tramo que podría desincentivar la financiación en moneda extranjera.			
42	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	i) Vigencias Futuras – Porción en Dólares Terminación del Contrato Liquidación del Contrato Aunque el contrato permite que de las vigencias futuras se obtenga una porción de ellas en dólares, las fórmulas y procedimientos a aplicar en caso de una terminación anticipada o liquidación del contrato, no consideran en ningún momento el reconocimiento en dólares de una porción de los valores eventualmente generados a favor del concesionario en cualquiera de los dos casos antes mencionados (terminación o liquidación). Lo anterior genera que el concesionario esté expuesto ante cualquiera de las dos situaciones, a un riesgo cambiario que dificulta la financiación en moneda extranjera. Se solicita evaluar la exposición cambiaria de estas situaciones y reconocer una porción en dólares que cubra como mínimo: Una compensación para cubrir los costos derivados de la ruptura de instrumentos derivados que el concesionario haya requerido en conexión con el riesgo cambiario, Una compensación para cubrir los costos derivados de la ruptura de instrumentos derivados que el concesionario haya requerido en conexión con el riesgo de tasa en dólares, Las obligaciones financieras en dicha moneda. Que la compensación contemple un mecanismo de conversión del tramo en Dólares similar al aplicado a las Vigencias Futuras	Mediante Adenda No. 13, se modifica el Anexo No. 1 del Pliego de Condiciones denominado "Contrato Parte General", en la sección 18.3 se realizaron ajustes y modificaciones que la entidad considero pertinentes en las fórmulas de liquidación de contrato, contemplando la porción en dólares	Contrato - Aportes ANI Contrato - Terminación Contrato - Liquidación	FINANCIERA
43	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Vigencias Futuras – Fecha de Pago ANI En el contrato no hay una fecha exacta para el aporte que la ANI realiza en el Patrimonio Autónomo, en relación con las Vigencias Futuras. Por ende, tampoco es clara la fecha en la que el concesionario puede disponer de dichos recursos, con lo cual, además de dificultar la estructuración financiera de los distintos instrumentos tanto en moneda local como extranjera, genera riesgos cambiarios adicionales al concesionario que se traducen en mayores costos y en un mayor nivel de riesgo. Lo anterior genera que en	En el contrato se establece una fecha máxima en la cual se harán los aportes ANI al fideicomiso. Una vez dichos aportes se conviertan en retribución el concesionario podrá realizar los mecanismos que considere necesarios para el cubrimiento de sus obligaciones del contrato.	Contrato – Aportes ANI	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				particular, con la financiación en moneda extranjera, se tenga un nivel de incertidumbre que limita de manera significativa la posibilidad de incorporar este tipo de instrumentos dentro de la estructuración financiera del proyecto. Se solicita confirmar fechas de los aportes ANI.			
44	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Vigencias Futuras – Periodicidad de pago ANI Se solicita que las Vigencias Futuras, además de contar con una definición clara de la fecha de su aporte al Patrimonio Autónomo, sean pagadas con mayor periodicidad de la actualmente contemplada en los Documentos y, en cualquier caso, no mayor de un semestre..	Conforme a la estructuración realizada los aportes ANI que posteriormente se reconocerán como retribución se hacen mediante un giro al año y así fueron contemplados	Contrato – Aportes ANI	FINANCIERA
45	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Compensación por Evento Eximente El mecanismo de compensación por evento eximente no reconoce ni compensa costos financieros asociados a eventuales instrumentos financieros de cobertura para el financiamiento en moneda extranjera. Se solicita incorporar dentro de esta compensación dichos costos.	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 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.	Contrato – Compensación Evento Eximente	FINANCIERA
46	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Terminación Anticipada El mecanismo de terminación anticipada no reconoce ni compensa costos financieros asociados a eventuales instrumentos financieros de cobertura para el financiamiento en moneda extranjera, así como tampoco considera una parte en dólares del monto o valor a liquidar. Se solicita incorporar dentro de esta compensación dichos costos y una porción en dólares,	La fórmula mediante la tasa TE reconoce los costos financieros en que incurra incluyendo los eventuales instrumentos de cobertura financiera. Se sugiere al observante remitirse a la Parte Especial del Contrato publicado mediante Adenda 13, donde se realizaron modificaciones con respecto a la Tasa del TE.	Contrato – Terminación Anticipada	FINANCIERA
47	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Remanentes Cuentas y Subcuentas PA En la medida que las subcuentas son fondeadas en parte con los recursos de entidades financieras o sponsors, los remanentes deberán ser devueltos a estos agentes una vez verificada la existencia de dichos valores. Se solicita que el 100% de los remanentes de aquellas cuentas que son fondeadas por el concesionario a través de recursos propios o de deuda, sean devueltos al concesionario	Esta Entidad aclara que una vez se fondean las Cuentas y Subcuentas del Patrimonio Autónomo, esos recursos pertenecen al proyecto, por lo tanto, la disposición de los remanentes deben cumplirse según lo dispuesto en el Contrato de Concesión, sus Anexos y Apéndices.	Contrato – Patrimonio Autónomo	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
48	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Cálculo del VPIP – Diferencia de Recaudo La tasa con la que se calcula el VPIP en el proyecto es inferior al costo de la deuda, hecho que genera que las diferencias de recaudo no compensen el costo efectivo de la deuda o el costo de una garantía de liquidez. Se solicita incrementar el TDI por lo menos a las tasas de referencia que han sido anunciadas públicamente por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN)	Las fórmulas y tasas para la obtención del VPIP fueron modificadas en el Parte General y Parte Especial del Contrato, publicados mediante Adenda 13 en el SECOP. Es importante tener en cuenta que los cálculos de la tasa se realizaron conforme a las metodologías previstas por el ministerio de hacienda y crédito público y que corresponden a metodologías internacionalmente aceptadas.	Contrato – Diferencia de Recaudo	FINANCIERA
49	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Cálculo del VPIP – Diferencia de Recaudo El contrato señala que en la fecha en que se produzca el cálculo de diferencia de recaudo, la ANI dispondrá de 45 días para validar el cálculo. A partir de allí se verificará la suficiencia de recursos en el Fondo de Contingencia para atender el pago. En caso que no existan los recursos suficientes se recurrirá a la subcuenta excedentes ANI y/o al presupuesto. En la medida que no existe certeza sobre la fecha efectiva del pago de este mecanismo de compensación, la financiabilidad del proyecto incorpora un riesgo de liquidez material y significativo sobre estos recursos, que suponen también hacen parte de la fuente de pago del financiamiento. Lo anterior deja sin piso la posibilidad de estructurar un mecanismo de pago de capital y/o intereses fundamentado parcialmente en este mecanismo de compensación para el concesionario. Se solicita definir un plazo máximo para el pago de las diferencias de recaudo que tenga considerado el proyecto Adicionalmente, se solicita se tenga en cuenta dichos desfases temporales de pago en la tasa de descuento a utilizar en el cálculo del VPIP pues, de otra forma, se estaría penalizando el Proyecto.	Para este caso deberá tener en cuenta los plazos previstos en el contrato. Por otra parte se debe tener en cuenta que el plan de aportes al fondo de contingencias (según lo definido en la ley) deberá ser revisado anualmente con el fin provisionar los aportes conforme al comportamiento del riesgo. Adicionalmente, en la Parte General y Parte Especial del Contrato publicados mediante Adenda 13 se modificaron las fórmulas de obtención del VPIP, por lo tanto se sugiere al observante remitirse a los documentos indicados.	Contrato – Diferencia de Recaudo	FINANCIERA
50	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	La Sección 3.6. (a) de la Parte Especial, establece lo siguiente, referente al instante de tiempo en que debe instalar y comenzar la operación de la Estación de Peaje "Ancón Sur". Entendemos que existe una contradicción, en el momento en que comienza la operación de dicha plaza de peaje. "3.6 Estaciones de Peaje: (a) Este proyecto cuenta con la Estación de Peaje Amaga para hacer la cesión respectiva de que trata el numeral 3.3(a) del Contrato Parte General. Una vez se haga entrega de la infraestructura perteneciente a la UF4, incluyendo los trayectos que actualmente se encuentran en intervención y que se relacionan en las secciones 3.5(b) y 3.5(c), se instalará la Estación de Peaje denominada Ancón Sur. Las tarifas a cobrar son las que se establecen en el numeral 4.2 de la presente Parte Especial". (...) (c) El Recaudo de Peaje de las Estaciones de Peaje nuevas comenzará con la firma del	Este punto fue objeto de adenda y se establece una regulación para la instalación de la caseta de peaje de Ancón Sur en el numeral 3.6 y 4.2 de la parte especial del contrato.	Anexo 1 - Parte Especial	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Acta de Terminación de la Unidad Funcional. (...) (h) La Estación de Peaje de Ancón Sur será instalada por el Concesionario y comenzará a operarse en los diez primeros días del mes siguiente en el que se haga entrega de la infraestructura de los trayectos que están siendo intervenidos por los contratos que se relacionan en las secciones 3.5(b) y 3.5(c). (Subrayas y negrillas fuera de texto) Los contratos que se relacionan en las secciones 3.5(b) y 3.5(c), se refiere a los contratos actualmente vigentes y en ejecución, identificados con los números 203-2008, 541-2012 y 1791-2012. Ahora bien, la Sección 4.2.(a)(viii) de la Parte Especial, la cual nos permitimos transcribir a continuación, establece lo siguiente respecto de la compensación a la que tendrá derecho el Concesionario, en el evento en que no puedan percibirse ingresos por concepto del recaudo en la Estación de Ancón Sur, con ocasión de demoras en la entrega de la infraestructura mencionada anteriormente: "(viii) Adicionalmente, una vez se entreguen los tramos que actualmente se encuentran en intervención, por los contratos relacionados en las secciones 3.5(b) y 3.5(c), se instalará el peaje denominado Ancón Sur. En caso de que se presenten demoras en la entrega de esta infraestructura, el dinero que deje de percibirse, se compensará con el DR18. Las tarifas iniciales de estos peajes serán las que se relacionan a continuación, expresadas en Pesos de Mes de Referencia." (Subrayas y negrillas fuera de texto) Se agradece aclarar, cuál es el hito que da comienzo al inicio de la operación del Peaje Ancón Sur, bien una vez recibida el acta de terminación de UF 4, bien una vez se haga la entrega de los trayectos que están siendo intervenidos por los contratos que se relacionan en las secciones 3.5(b) y 3.5(c). A su vez el punto 3.6(h) establece que la estación de peaje comenzará a operarse 40 días después que se haga entrega de la infraestructura anteriormente señalada, en tal caso se estima que dicho plazo es insuficiente para la instalación y puesta en marcha para una estación de peaje.			
51	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOMBOLO, EP	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10- mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Se solicita a la ANI dividir la Unidad Funcional 4, en dos Unidades Funcionales independientes, teniendo como base la división establecida en el Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3 (Unidades Funcionales del Proyecto) para la fila de la UF4.	Su observación no procede, dado que la unidad funcional 4 está dividida en dos subsectores, uno de operación y mantenimiento y el otro de construcción de doble calzada, la operación y mantenimiento no interfiere en nada con la construcción de doble calzada y es la unión de dos centros poblados, por lo cual con los estudios de estructuración se determinó dejar ésta como una sola unidad funcional.	Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CPNACIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)						
52	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNACIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	En el Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3, columnas "Origen" y "Destino", se dan las coordenadas de los comienzos y finales de cada Unidad Funcional. Sin embargo para el caso de la Unidad Funcional 3, el punto de inicio especificado en dicha tabla, no corresponde con el establecido en el plano No. 3197-AN01-OL-Estudio San José - Puerto Berrio-ed1 del informe de "ESTUDIOS TÉCNICOS ADICIONALES Y ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DE LAS AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD GRUPOS 1 Y 2 – Informe No.1" elaborado por TYPASA - CRA. Se solicita a la ANI aclarar cuál es el punto real de inicio, teniendo en cuenta que esta diferencia afecta la localización de los terceros carriles y las zonas de mejoramiento.	Las coordenadas válidas son las indicadas en el apéndice técnico 1 que se encuentran referenciadas según el marco de referencia nacional Magna Sirgas con origen según la localización del proyecto. El estudio de trazado complementario donde se reflejan las mejoras puntuales a realizar considera un eje que sirve únicamente como referencia para ubicar dichos tramos de mejora.	Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3. "ESTUDIOS TÉCNICOS ADICIONALES Y ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DE LAS AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD GRUPOS 1 Y 2 – Informe No.1" elaborado por TYPASA - CRA. (Plano No. 3197-AN01-OL-Estudio San José - Puerto Berrio-ed1 del	TÉCNICA
53	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNACIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Teniendo en cuenta la capacidad instalada de producción de cemento asfáltico con la que actualmente cuenta el país, frente al aumento en la demanda generada por la construcción simultánea de todos los proyectos de infraestructura vial que se encuentran en estructuración por parte de la ANI y aquellos que se desarrollan actualmente, es muy factible que la demanda de dicho insumo supere la capacidad de producción nacional, lo que podrá ocasionar variaciones impredecibles en el precio de este insumo. Se solicita a la ANI aclarar de qué manera tuvo en cuenta esta condición dentro del CAPEX, toda vez que en la matriz de riesgos definida para el proyecto, el riesgo asociado a la variación de los precios de los insumos está asignado al "privado". En caso de no haber sido tenido en cuenta se solicita a la ANI incluir los costos adicionales asociados.	El riesgo asociado a los precios de los insumos está asignado al privado, de todas maneras la ANI, INVIAS y el Ministerio de Transportes ya han realizado mesas de trabajo con ECOPETROL y distribuidores de asfalto quienes manifiestan que la capacidad instalada es suficiente para suplir las necesidades de los proyectos de la 4 generación de concesiones. No se considera incluir los costos asociados debido a lo explicado anteriormente.	Matriz de Riesgos	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
54	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CONCESIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10- mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	i) De acuerdo con lo establecido en el EIA San José del Nus – Caucasia (Tomo 4, Tabla 3-164 Ecosistemas Sensibles) solicitamos aclaración respecto de lo siguiente: (i) La ubicación de la reserva forestal de la Ley Segunda del Río Magdalena y la ubicación del Distrito de Manejo Integrado del Cañón del Río Alicante. ii) El tipo de área a la que corresponden. Definir si el proyecto toca o no dichas áreas.	Es responsabilidad del licitador realizar los estudios complementarios para ubicar y evaluar de manera adecuada la afectación del proyecto a áreas ambientales protegidas	EIA San José del Nus – Caucasia (Tomo 4, Tabla 3-164 Ecosistemas Sensibles)	TÉCNICA
55	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CONCESIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10- mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Dentro del alcance del Proyecto, en el numeral 3.5 del Apéndice Técnico 1, se contempla la instalación de dos (2) pasos peatonales. Solicitamos indicar si a lo largo del corredor vial se han identificado pasos peatonales adicionales a los indicados en dicho numeral.	No se contemplan pasos peatonales adicionales	Apéndice Técnico 1 (Alcance del Proyecto) Numeral 3.5	TÉCNICA
56	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CONCESIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10- mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	i) Solicitamos a la Entidad las siguientes aclaraciones Cuál es el criterio para definir el paso por centros poblados. ii) Cuántos centros poblados se identifican en la zona de influencia del proyecto. iii) Actualmente el proyecto solo contempla una variante a centro poblado (Variante Puerto Berrío). En caso de que se identifiquen variantes adicionales a las contempladas en el alcance del proyecto como se hará el reconocimiento de los costos asociados a éstas.	El apéndice técnico 1 indica cuáles son las variantes de población de obligada construcción.	Apéndices Técnicos No. 1, 6, 7 y 8	TÉCNICA
57	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El alcance del Proyecto, en el numeral 5.3 del Apéndice Técnico 1, se contempla la realización del diseño fases III de las dos etapas de construcción, correspondientes a la primera calzada (Izquierda) y a la segunda calzada (Derecha), así como la tramitación de licencias ambientales y la adquisición de predios necesarios para la construcción	En el numeral 5.3 del apéndice técnico 1 de la adenda, No. 9, 11 y 10 respectivamente, contempla las Obras adicionales que darán mayor puntaje a la oferta técnica, sin embargo hay que aclarar que Pacifico 1 y Pacifico 2 cuenta con un alcance en doble calzada en todo su recorrido. Para el caso del proceso 006 Magdalena 2, con	Apéndice Técnico 1 (Alcance del Proyecto) Numeral 5.3	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNCESSIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	correo electrónico 10-mar-2014		de ambas calzadas. Con base en lo anterior solicitamos aclarar el momento y el alcance que debe tener el trámite de licencia ambiental y la compra de los predios de la segunda calzada.	respecto al momento y alcance que debe tener el trámite de licencia ambiental y la compra de los predios de la segunda calzada se encuentran descritos en el apéndice técnico 7 Predial y el apéndice técnico 6 Ambiental.		
58	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNCESSIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Para la restitución de equipamiento institucional como son escuelas, hospitales, parques, centros de salud, etc., la adquisición de los predios se puede adelantar a través de la gestión predial, caracterizándolos como bienes de utilidad pública?. Solicitamos aclarar si la ANI considera que esta adquisición debe realizarse en el marco de la ley 9 de 1989 y la ley 388 de 1997.	La adquisición de estos predios debe adelantarse de conformidad con las obligaciones del concesionario establecidas en el contrato parte general y/o en el documento que así lo establezca	Apéndice Técnico 7 Predial y Apéndice Técnico 8 Social	PREDIAL
59	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNCESSIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Solicitamos aclarar si los recursos aplicados en las mejoras que se paguen a los ocupantes de los predios baldíos serán restituidas al Concesionario y bajo que modalidad.	Legalmente no es viable adquirir las mejoras que se encuentran en predios baldíos, razón por la cual los recursos que eventualmente aplique el concesionario, no serán restituidos. Debe tenerse en cuenta que la ley 9 de 1989 establece la adquisición solamente para derechos reales.	Apéndice Técnico 7 Predial	PREDIAL
60	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CPNCESSIONARIA LA PINTADA -	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Se solicita aclarar a la ANI si el alcance del proyecto presentado a la ANLA en los diagnósticos ambientales radicados (San Jose del Nus - Caucasia y San José del Nus - Variante Pto Berrio) corresponde a la última versión del Proyecto, presentada en el Apéndice Técnico 1. Con base en lo anterior solicitamos definir si el proponente deberá modificar el DAA existente y realizar nuevamente el trámite ante la ANLA o puede dar inicio directamente a la elaboración del EIA.	Se encuentra publicado en el cuarto de datos la aprobación del DAA para variante Puerto Berrio, Variante Caucasia y variante La Pintada. Los trámites ambientales que se están llevando a cabo con la autoridad ambiental tienen en cuenta los estudios realizados por la ANI e ISA.	Apéndice Técnico 6 Ambiental	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	PRIMAVERA (ODEBRECHT)						
61	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA CAMILOCÉ - BOLOMBOLO, EP CPNCONESIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)	2014-409-011676-2, 2014-409-011677-2, 2014-409-011679-2, 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Se solicita a la ANI aclarar lo siguiente: Los documentos remitidos por la ANI indican lo siguiente: - OFI10-45542-GCP-0201 de fecha 1° de diciembre de 2010, el Ministerio del Interior señala que en el área de influencia del proyecto Autopistas de la Montaña, (refiere veredas de los Municipios San Roque, Maceo y Puerto Berrio), no re registran Comunidades Étnicas ni éste se traslapa con resguardos ni territorios colectivos. - Certificación 2252 del 6 de diciembre de 2012, el Ministerio del Interior señala que en el área de influencia del proyecto Autopistas para la Prosperidad, San José del Nus - Caucasia, (refiere veredas de los municipios Caucasia, Zaragoza, Segovia, Remedios, Vegachí, Yalí, Yolombó, Maceo y San Roque), no re registran Comunidades Étnicas ni éste se traslapa con resguardos ni territorios colectivos. Para el caso de la variante a Puerto Berrio, indica que se ubican el Resguardo Pablo Muera, a 1,33 km fuera del área de influencia del proyecto, y el Consejo Comunitario Bocas de Caná, a 1,93 km fuera del área de influencia. Las dos comunidades se ubican en área urbana de Puerto Berrio y fuera del área de influencia. Sin embargo, puntualiza que la información reportada corresponde a revisión documental y no a visita en campo. - Certificación 283 del 7 de mayo de 2013, el Ministerio del Interior señala que en el área de influencia del proyecto Autopistas para la Prosperidad, Grupos 1 y 2, (refiere veredas de los municipios Cimitarra, Caucasia, Puerto Berrio, La Pintada, Tarso, Venecia y Titiribí), no re registran Comunidades Étnicas ni éste se traslapa con resguardos ni territorios colectivos. Con soporte en los tiempos de solicitud de las certificaciones, así como de los cambios en los trazados propuestos por la ANI, ¿es posible que la ANI gestione ante el Ministerio del Interior y el INCODER, una certificación actualizada de la presencia de comunidades étnicas y territorios colectivos, de manera que se disminuya el riesgo de incertidumbre sobre la afectación a comunidades étnicas y el consecuente proceso de consulta previa, acorde a la actualidad del trazado?	Una de las obligaciones del concesionario establecidas en el apéndice técnico No. 8 numeral 4,1 es la solicitar a la Dirección de Consultas Previas del Ministerio del Interior la certificación de presencia de comunidades étnicas.	Información técnica – Comunidades Étnicas	SOCIAL
62	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, EP CONCESIONARIA	2014-409-011677-2 12-MAR-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	De conformidad con lo establecido en la parte especial del Contrato. La ANI está estimando como plazo de la etapa preconstructiva doce (12) meses. Sobre el particular, debemos señalar, que dicho plazo no es suficiente para adelantar la totalidad de actividades contempladas en dicha etapa y así dar cumplimiento a las obligaciones del contrato, más	Su observación no procede. El plazo estimado para la elaboración de los estudios de trazado y diseño es el adecuado, de generarse algún cambio se presentará en la adenda publicada en el SECOP.	Parte Especial	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CAMILOCÉ - BOLOBOLO, EP CONCESIONARIA LA PINTADA - PRIMAVERA (ODEBRECHT)			si se tienen en cuenta que el proyecto contempla la construcción de una doble calzada, es decir una nueva calzada. En efecto, la estructura plural, partiendo de la regulación contractual , estimó los plazos que razonablemente se deben emplear en dicha etapa, llegando a conclusiones que generan una inmensa preocupación. En efecto, el plazo estimado para el caso de calzada nueva, no puede ser inferir a treinta y dos (32) meses, mientras para el caso de tramos que contemplan mantenimiento y rehabilitación, al menos se requiere de veintitrés (23) meses. Claro lo anterior, sin contemplar el plazo que deberán tomarse las autoridades para aprobar los estudios y diseños, así como el hecho de que resulta necesario adelantar el trámite del Diagnóstico Ambiental de Alternativas, teniendo en cuenta el cambio que sufrió el proyecto, en relación con lo que ISA tenía estructurado. Por lo anotado, y reiterando que las proyecciones partieron de regulación del contrato, que se le solicita a la ANI revisar los plazos para adelantar las actividades en dicha fase, frente al plazo de pre-construcción fijado.			
63	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, (ODEBRECHT)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Al analizar la información del Proyecto, se evidenció una circunstancia que consideramos debe de forma urgente ser objeto de revisión por parte de la ANI. La ANI anuncia para la Unidad Funcional III, que las intervenciones a ser acometidas, serán de mantenimiento, mientras en otros apartes, frente a la misma Unidad Funcional, se refiere a rehabilitación, cuando a juicio nuestro, la intervención será una verdadera obra de construcción. Por lo anotado, resulta fundamental que la ANI revise y ajuste la información para que exista claridad sobre la intervención que le será exigida al Concesionario.	Para La concesión Autopista al Río Magdalena 2 en la Unidad Funcional 3 la intervención prevista es Rehabilitación de la vía existente, por lo cual se pide sea más específico el lugar donde se manifiesta que la intervención es solo de operación.	Técnica	TÉCNICA
64	EP CONCESIONARIA PUERTO BERRÍO - REMEDIOS, (ODEBRECHT)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Como se advierte, al analizar la definición de Acta de Entrega de la Infraestructura, es obligación del Concesionario recibir la infraestructura en el estado en que se encuentre. Al respecto, consideramos que es fundamental que la ANI contemple para dicha entrega, la obligación de que el Concesionario y la Interventoría elaboren un inventario detallado de la infraestructura concesionada que se recibe, lo que resulta ser conveniente no sólo para el concesionario, sino de igual forma para la ANI. La Entidad no puede perder de vista que el corredor que será entregado en concesión ha sido intervenido por el INVIAS, resultando fundamental conocer el estado de las obras e incluso de pólizas de estabilidad. Dicho inventario lo consideramos fundamental para que las	La entrega de infraestructura se encuentra descrita en el Anexo 1 Minuta de Contrato Parte Especial en donde se determina la metodología que será utilizada para la recepción de la infraestructura existente.	Parte General	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				partes tengan claridad de lo que se entrega y el estado en el que se entrega.			
65	BRIGARD & URRUTIA SHIKUN & BINUI	2014-409-011387-2, 2014-409-011389-2, 2014-409-011392-2, 11-mar-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013,	En las reuniones informativas la ANI ha manifestado que modificará el literal "a" del numeral 7.4 de la Parte General en los siguientes términos: "En el caso en que de conformidad con lo previsto en el Apéndice Técnico 7 proceda la expropiación por vía judicial, si transcurrieren noventa Días (90) Días <u>contados desde la admisión de la demanda</u> sin que se haya conseguido la entrega de(los) Predio(s) por parte de(los) propietario(s) (los "Predios Faltantes"), y (...)" (Subrayado y negrilla fuera de texto). Al respecto, solicitamos comedidamente que el plazo de los 90 días se empiece a contar desde la <u>presentación de la demanda</u> y no desde su admisión. Lo anterior resulta razonable ya que el plazo que se tomen los jueces para estudiar y admitir las demandas respectivas está completamente por fuera del control del Concesionario.	Mediante las diferentes Adendas se aclara en el Contrato que se declarará La Fuerza Mayor Predial en el caso de expropiación por vía judicial, si transcurrieren noventa Días (90) Días contados desde la admisión de la demanda sin que se haya conseguido la entrega del Predio por parte del propietario. La razón por la cual el plazo de 90 días debe empezar a contabilizarse a partir de la admisión de la demanda y no de su presentación, consiste en el hecho que solo con la ocurrencia del primer supuesto se entiende que el juez le da el trámite que por ley le corresponde, procede la notificación de ésta al demandado y se puede fijar el litigio. Circunstancias que no se verifican con la sola presentación.	Contrato de Concesión Parte General 7.4	PREDIAL
66	BRIGARD & URRUTIA SHIKUN & BINUI	2014-409-011387-2, 2014-409-011389-2, 2014-409-011392-2, 11-mar-2014 correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013,	En el Apéndice Técnico 2 (Condiciones para la Operación y Mantenimiento) de los Pliegos, en su numeral 3.3.9 "policía de carreteras" se enuncia: "El Concesionario establecerá un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras dentro de un plazo de 15 Días a partir de la suscripción del Acta de Inicio, con objeto de que ésta pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI. El protocolo definirá las obligaciones y costos que asumirá el Concesionario con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requerirá para prestar su servicio" Al respecto, consideramos necesario que la ANI nos defina si el soporte logístico y/o el protocolo de coordinación se limitan únicamente a los equipos. Remitiéndonos al proyecto Honda-puerto Salgar, en una de las adendas publicadas en dicho proyecto (al Apéndice Técnico 2, específicamente en el numeral 3.3.9) se mencionan viáticos o auxilios para cada unidad de personal en servicio de la vía, según los valores establecidos en el Decreto 1017 del 21 de mayo de 2013. Solicitamos amablemente a la ANI aclarar el requerimiento (o no) de personal de carreteras a costo de la concesionaria y en el caso de una respuesta afirmativa, agradecemos precisar las cantidades, frecuencias y rangos requeridos para cada Proyecto.	Se aclaró mediante adenda No. 17, 9 y 11 respectivamente.	Contrato de Concesión Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
67	BRIGARD & URRUTIA SHIKUN & BINUI	2014-409-011387-2, 2014-409-011389-2, 2014-409-011392-2, 11-mar-2014 correo	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos comedidamente aclarar lo señalado en el Apéndice Técnico No. 1 de la Licitación 6 en lo relacionado con el alcance del proyecto de alumbrado público.	El proponente deberá regirse por las especificaciones del apéndice técnico 3 relacionadas con la normativa existente y adicional a esto cumplir con las exigencias del apéndice técnico 1.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		electrónico 10-mar-2014		<p>Lo anterior, teniendo en cuenta que en las tablas 6, 12, 18.1, 18.2 y 24 del mencionado documento señalan de manera específica el tipo de iluminación a proyectar para cada una de las unidades funcionales, y en algunos casos declaran que no se exige iluminación. Esta solicitud de aclaración se hace en virtud de los requisitos y prescripciones técnicas del Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público (RETILAP), actualmente vigente, el cual es de obligatorio cumplimiento en Colombia, en todas las instalaciones de iluminación nuevas, remodelaciones o ampliaciones, públicas o privadas. Este reglamento establece que en las carreteras, donde se circula a velocidades elevadas, generalmente superiores a los 60 km/h la iluminación a plantear se concentra más en proveer la dirección del camino a manera de guía visual, que en proporcionar una gran cantidad de luz sobre la calzada. De esta forma, al utilizar adecuadas guías visuales en la vía se pueden reducir sus niveles de iluminación, sin disminuir la seguridad, lográndose con ello un uso racional de la energía. Para ello, la vía debe contener señales continuas, generalmente en pintura directa sobre la vía, que definen el límite entre la vía y la berma del camino, otras líneas para diferenciar los carriles, igualmente una doble línea para separar las calzadas en dirección contraria. No obstante, el RETILAP en la sección 510.2.3 establece los requisitos de iluminación que deben cumplir las áreas críticas que pertenezcan a vías vehiculares, obligando la aplicación de los criterios y clases de iluminaciones establecidas en la tabla 510.2.3.b y los requisitos fotométricos establecidos en la tabla 510.2.3.a. Las áreas descritas en el RETILAP corresponden a intersecciones, cruces, rampas, puentes, entradas a divergencias o convergencias, glorietas sin señalización, túneles, cruces ferroviarios y pasos subterráneos entre otros. Por otro lado, en la sección 570 del RETILAP se establecen los requerimientos de iluminación que deben cumplir los túneles. Es importante anotar que en los accesos a túneles largos se debe implementar alumbrado público, como mínimo, 300 metros antes y después de la entrada y salida. Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con el RETILAP entendemos que se deben iluminar las áreas críticas asociadas al proyecto Autopista Magdalena 2 y no únicamente los puntos específicos relacionados en el apéndice técnico del proyecto. Así mismo, entendemos que la iluminación a plantear sobre las carreteras se concentra más en proveer la dirección del camino a manera de guía visual, que en proporcionar una gran</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				cantidad de luz sobre la calzada. Agradecemos confirmar nuestros entendimientos y realizar las precisiones a que haya lugar.			
68	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Se podría proponer una eventual reubicación de alguna (s) plaza (s) de peaje de la concesión, si se estudiara y justificara que ésta acción representa una mejor operación para la concesión?	En este momento la ANI está adelantando la resolución de peajes ante el Ministerio de Transporte con lo cual el concesionario deberá cumplir con lo estipulado en esa resolución.	Apéndice Técnico 2.	TÉCNICA
69	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En la sección que trata el tópico de la "Implementación de nuevas tecnologías para recaudo electrónico de peajes", se define que ante la eventualidad de la adopción de nuevas tecnologías de cobro de peaje, la ANI accedería al beneficio causado por los ahorros en costos de operación y mantenimiento y, otros que se causen como consecuencia de la implementación del cambio del protocolo tecnológico. Como se cualificarían dichos ahorros de los que la ANI sería beneficiaria?	El Contrato es claro en establecer en general que cualquier controversia surgida entre las Partes con ocasión del mismo y de su ejecución pueda ser dirimida por las Partes directamente en cualquier tiempo, de no llegar a un acuerdo existen una serie de figuras en el capítulo XV, como es el Amigable Compondor	Parte General. Sección 8.3	FINANCIERA
70	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Se indica que se deberán disponer como parte de los Servicios de Carácter Obligatorio, los paraderos para el servicio del transporte público y estaciones de control del peso, sin embargo no se indican los lineamientos que definan la cantidad, localización y especificaciones de estas zonas. Como se definirán las características mencionadas para dichas áreas?	Esto será resultado de los estudios y diseños realizados por el concesionario previa aprobación del interventor y el cumplimiento de los valores mínimos establecidos en los apéndices.	Apéndice Técnico 2. Sección 2.1	TÉCNICA
71	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos definir en detalle las especificaciones técnicas de los equipos que se deben entregar a la Policía de Carreteras indicadas en el numeral 3.3.9, especialmente en lo relacionado con vehículos, radares, alcohol sensores, tableros, dotación y equipos para investigación de accidentes de tránsito y señalización vial, considerando que existe una amplia gama de equipos que podrían cumplir la descripción que aparece en el pliego de condiciones.	Las fichas técnicas enviadas por la Policía de Carreteras se publicarán en el cuarto de datos para todas las concesiones 4G en la carpeta Policía de Carreteras.	Apéndice Técnico 2 OBLIGACIONES PARTICULARES DE OPERACIÓN numeral 3.3. Policía de Carreteras.	TÉCNICA
72	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el Apéndice técnico 4 Indicadores, Numeral 3 se Indican los indicadores a aplicar para la terminación de las unidades funcionales. Solicitamos se publiquen los indicadores que se aplicarán durante la etapa de operación y mantenimiento, toda vez que los indicadores a medir al finalizar la construcción y los indicadores durante la operación y mantenimiento deben ser diferentes.	El Numeral 3 del Apéndice Técnico 4 Indicadores establece: "A continuación se presentan los Indicadores aplicables al Concesionario a partir de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional, en cada una de las Unidades Funcionales" Estos indicadores se aplicarán desde la suscripción de Terminación de Unidad Funcional, y durante toda la etapa operativa". Únicamente existe diferencia entre los indicadores que se miden durante la etapa preoperativa con los de la etapa operativa. Los indicadores a medir durante la etapa preoperativa se encuentran en el Apéndice Técnico 2 Condiciones para la Operación y Mantenimiento, Numeral 3.3 Tabla 1 Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa.	Apéndice Técnico 4 Indicadores, numeral 3 INDICADORES.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN														
73	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos a la ANI se publique la diferenciación de indicadores en tramos de rehabilitación y mejoramiento con los de vía nueva, en las etapas de: a) construcción, b) recibo de la obra y c) durante la etapa de operación y mantenimiento. igualmente solicitamos que estos indicadores estén condicionados según la categoría de tráfico de cada Unidad Funcional.	Se ajustó mediante adenda y se dejaron indicadores de etapa preoperativa y indicadores de etapa operativa, pero en ningún caso se tiene en cuenta para la medición del indicador el tráfico asociado a cada unidad funcional ni el tipo de intervención.	Apéndice Técnico 4 Indicadores, numeral 3 INDICADORES.	TÉCNICA														
74	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En relación al diseño y posterior operación de los 2 túneles, definidos en el alcance del proyecto y de longitudes menores a 200 m el apartado de Especificaciones para la operación de túneles del apéndice técnico 2 hace responsable a la concesionaria del cumplimiento de los siguientes indicadores:</p> <p>Tabla 7 – Indicadores Aplicables a la Operación de Túneles</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Indicador</th> <th>Identificador</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Estado de elementos estructurales</td> <td>E 18</td> </tr> <tr> <td>Sistema de Iluminación</td> <td>E 19</td> </tr> <tr> <td>Sistema de Ventilación</td> <td>E 20</td> </tr> <tr> <td>Sistemas de Túneles</td> <td>E 21</td> </tr> <tr> <td>Atención de Incidentes</td> <td>O 7</td> </tr> <tr> <td>Atención de Accidentes</td> <td>O 8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Además, de la necesidad de instalación de un sistema SCADA de control de túneles entre otras medidas de emergencia. Se solicita a la ANI aclaración sobre si, al aplicar la norma europea de túneles y en referencia a la respuesta 375 realizada por otro consorcio, la Concesionaria está obligada o no a instalar Iluminación y sistemas ITS en longitudes de túnel menores a los 500 m mínimos exigidos por la norma europea para la instalación de tales sistemas. En el caso de que la ANI determine que los concesionarios deben instalar y presupuestar algún sistema inteligente de control de túneles, solicitamos que se incluya también instalación de iluminación dentro del túnel.</p>	Indicador	Identificador	Estado de elementos estructurales	E 18	Sistema de Iluminación	E 19	Sistema de Ventilación	E 20	Sistemas de Túneles	E 21	Atención de Incidentes	O 7	Atención de Accidentes	O 8	Las condiciones están previstas dentro del apéndice técnico 3 especificaciones generales y deberá cumplir adicional con los indicadores previstos en el apéndice técnico 4. Efectivamente, la normativa mencionada sólo será de aplicación en túneles de más de 500 m de longitud. La normatividad debe ser cumplida de acuerdo a los requerimientos mínimos para un túnel de esta longitud.	Apéndice Técnico 2 CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 3.3.12 Especificaciones para la Operación de Túneles	TÉCNICA
Indicador	Identificador																				
Estado de elementos estructurales	E 18																				
Sistema de Iluminación	E 19																				
Sistema de Ventilación	E 20																				
Sistemas de Túneles	E 21																				
Atención de Incidentes	O 7																				
Atención de Accidentes	O 8																				
75	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Conforme a lo establecido en el numeral 5.4 del apéndice Técnico No 1, en el cual se indica: "En aquellos taludes que requieran obras de estabilización en la primera calzada, distintas a aquellas que se realicen con el mismo terreno (estabilización convencional), deberá ejecutar la excavación de la plataforma completa para las dos calzadas". Respecto a esta obligación tenemos las siguientes observaciones: 1. Entendemos que el alcance de esta actividad es dejar la excavación	<ol style="list-style-type: none"> 1. La interpretación es correcta 2. La interpretación NO es correcta 3. La interpretación NO es correcta 4. La interpretación NO es correcta 	Apéndice Técnico 1, Numeral 5.4	TÉCNICA														

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>de la segunda calzada a nivel de sub rasante, por favor confirmar nuestro entendimiento.</p> <p>2. Entendemos que la estabilidad de obra correspondientes a estas excavaciones será asumida por la ANI, por favor confirmar nuestro entendimiento.</p> <p>3. En caso de que las excavaciones a ejecutar en segunda calzada generen daños sobre los trabajos realizados en la primera calzada, los costos de reparación correrán por parte de la ANI, por favor confirmar nuestro entendimiento.</p> <p>4. Entendemos, que los trabajos de mantenimiento sobre las zonas donde se realicen las excavaciones en plataforma completa, correrán por parte de la ANI. Por favor, confirmar nuestro entendimiento.</p>			
76	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>Teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 5.5 del apéndice Técnico No 1, el cual indica los sitios en los cuales debe realizarse las mejoras de trazado de la Unidad funcional No 3 que forman parte de las obras adicionales que darán mayor puntaje a la oferta técnica, entendemos que las obligaciones de operación y mantenimiento se realizara únicamente sobre el corredor intervenido con sus respectivas mejoras, por favor confirmar nuestro entendimiento.</p>	La operación y mantenimiento se realizará sobre la totalidad de la longitud de la Unidad Funcional para la etapa operativa sobre las vías intervenidas.	Apéndice Técnico 1, Numeral 5.5	TÉCNICA
77	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En el literal b, del numeral 3.5 del Contrato de Concesión parte especial, se indica la Infraestructura que será entregada por parte de la ANI al Concesionario, allí se identifican las coordenadas de origen y destino de los tramos a entregar. Entendemos que dentro de la infraestructura a entregar para el caso de la unidad funcional 1 y 2 (Remedios - Vegachi - Alto de Dolores), no se encuentra incluida la vía existente que se encuentra paralela a la vía nueva a construir, por favor confirmar nuestro entendimiento.</p>	Su entendimiento es correcto y esto se ve refleja en la parte especial Publicada con la Adenda No. 9	Literal B, del numeral 3.5 del Contrato de Concesión Parte - Especial.	TÉCNICA
78	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En el literal b, del numeral 3.5 del Contrato de Concesión parte especial, se indican los contratos que actualmente están siendo ejecutados por parte de un tercero, así mismo se indica que estos tramos serán entregados al Concesionario en el momento en que se culminen las obras. Teniendo en cuenta esta situación solicitamos a la ANI, nos indique las fechas previstas de la terminación de los trabajos en cada uno de los tramos, así como el estado y especificaciones técnicas en el cual se tiene previsto su entrega por cada uno de los Contratistas. Adicionalmente solicitamos a la ANI publicar el Anexo 1, que corresponde a la información de los contratos detallada de cada uno de estos contratos.</p>	La fecha de terminación de los contratos mencionados en el numeral referido, se determinan en cada uno de los contratos de acuerdo a la entidad que lo ejecuta actualmente.	Literal B, del numeral 3.5 del Contrato de Concesión Parte Especial.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
79	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Dentro del capítulo VI, numeral 6.1, literal a, del Contrato de Concesión, en su parte general se menciona que el Concesionario deberá realizar la entrega de los estudios de trazado y diseño geométrico para todas las unidades funcionales dentro de los 210 días siguientes a la fecha de inicio; de igual manera el literal b, del mismo numeral se menciona que en el mismo plazo deben entregarse los diseños de detalle de todas las unidades funcionales. Solicitamos a la ANI, se modifiquen estos plazos, teniendo en cuenta que consideramos que inicialmente debe entregarse por parte del Concesionario a la Interventora los diseños de trazado y diseños geométrico de todas las unidades funcionales en el plazo indicado en el contrato, y posterior a la aprobación del trazado y diseño geométrico por parte de la interventoría y la ANI, se realice la entrega de los diseños detallados de las unidades funcionales. Fundamenta nuestra solicitud el hecho de que el trazado y diseño geométrico es la disciplina líder de la cual dependen las demás disciplinas, es por esto que consideramos que deben darse plazos independientes y sucesivos para la aprobación de los diseños de trazado, geométricos y detalle.	Su observación no procede. El plazo establecido para la entrega de los estudios de trazado y diseño es adecuado, de generarse algún cambio se presentará en la adenda publicada en el SECOP.	Numeral 6.1 del Capítulo 6 del Contrato de Concesión Parte General	TÉCNICA
80	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Teniendo en cuenta que la ejecución de obra de las Concesiones 4G, se realizará de manera simultánea en todo el territorio nacional y que esta situación puede ocasionar escases de insumos críticos como: asfalto, acero, cemento, entre otros, solicitamos a la ANI que se incluya dentro la matriz de riesgo, el riesgo por la escases de insumos para la ejecución de las obras; así mismo solicitamos que este riesgo sea asumido en su totalidad por la ANI.	El riesgo asociado a los precios de los insumos está asignado al privado, de todas maneras la ANI, INVIAS y el Ministerio de Transportes ya han realizado mesas de trabajo con ECOPETROL y distribuidores de asfalto, aceros, concretos entre otros y manifiestan que la capacidad instalada es suficiente para suplir las necesidades de las 4G.	Matriz de Riesgos	TÉCNICA
81	CONCESIONARIA EUROLAT PACÍFICO 2 (INFRACON)	correo electrónico 11-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el Apéndice técnico 4 Indicadores, Numeral 3 se indican los indicadores a aplicar para la terminación de las unidades funcionales. Solicitamos se publiquen los indicadores que se aplicarán durante la etapa de operación y mantenimiento, toda vez que los indicadores a medir al finalizar la construcción y los indicadores durante la operación y mantenimiento deben ser diferentes.	El Numeral 3 del Apéndice Técnico 4 Indicadores establece: "A continuación se presentan los Indicadores aplicables al Concesionario a partir de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional, en cada una de las Unidades Funcionales" Estos indicadores se aplicarán desde la suscripción de Terminación de Unidad Funcional, y durante toda la etapa operativa. Solo existe diferencia entre los indicadores que se miden durante la etapa preoperativa con los de la etapa operativa. Los indicadores a medir durante la etapa preoperativa se encuentran en el Apéndice Técnico 2 Condiciones para la Operación Y mantenimiento, Numeral 3,3 Tabla 1 Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa	Apéndice Técnico 4 Indicadores, numeral 3 INDICADORES.	TÉCNICA
82	CONCESIONARIA EUROLAT	correo electrónico 11-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicitamos a la ANI se publique la diferenciación de indicadores en tramos de rehabilitación y mejoramiento con los de vía nueva, en las etapas de: a) construcción, b) recibo de la obra y c) durante la etapa de	Los Niveles de Servicio que se exigen para la Etapa Preoperativa y los Indicadores que se exigen en la Etapa Operativa, dependen de la intervención a realizar pero no del TPD del tramo. Estos	Apéndice Técnico 4 Indicadores, numeral 3 INDICADORES.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	PACÍFICO (INFRACON) 2			operación y mantenimiento. Igualmente solicitamos que estos indicadores estén condicionados según la categoría de tráfico de cada Unidad Funcional.	indicadores buscan medir de manera específica, oportuna, pertinente y viable, las condiciones de Disponibilidad, Seguridad y Calidad de la infraestructura asociada al Proyecto, así como el Nivel de Servicio de la misma,		
83	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En la Tabla 3 - Unidades Funcionales del Proyecto se define que la "Intervención prevista" de la <i>UF3 Alto de Dolores-Puerto Berrio</i> es "Rehabilitación de la vía existente"</p> <p>De acuerdo con lo indicado en el numeral 4.2 Alcance de las Intervenciones, se define como rehabilitación: "(ii) Rehabilitación: Son las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá ejecutar un conjunto de obras tendientes a llevar la vía a sus condiciones iniciales de construcción, con el propósito que se cumplan las especificaciones técnicas para las que se diseñó La rehabilitación comprende la ejecución de una o más de las siguientes actividades: Construcción de obras de drenaje, reparaciones de estructuras de pavimento o capa de rodadura, obras de estabilización, otras obras que permitan restituir las condiciones de diseño original del proyecto. etc. Para la intervención de rehabilitación, se garantizará que el Concesionario deberá realizar actividades de mejoramiento en los sitios críticos identificados en este documento, bien sea por accidentalidad, geometría o cambio climático, por lo que dichos sitios críticos deberán ser mejorados para ofrecer un nivel de servicio homogéneo, de calidad y seguro en la vía" (negrilla fuera de texto) Dado que no tenemos conocimiento sobre las condiciones de diseño original de los puentes, les solicitamos el favor de confirmar que en el caso en que un puente en la Unidad Funcional 3 no cumpla actualmente con el gálibo normativo, no será necesario demolerlo, subir la rasante y hacer un puente nuevo, considerando que el alcance de la intervención de esta unidad Funcional es únicamente "Rehabilitación de la vía existente" y en su defecto solo se deben realizar actividades de rehabilitación de los puentes existentes como cambio de barandas, juntas etc.</p>	La interpretación es correcta.	APENDICE TECNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO	TÉCNICA
84	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<ul style="list-style-type: none"> En relación con los estudios ambientales requeridos para el desarrollo de este tramo, se advierte sobre la necesidad de elaborar un DAA, sin que a la fecha exista, al respecto, un pronunciamiento ni de la ANI ni del ANLA. ¿los proponentes que valoren técnica y económicamente la alternativa sugerida por la ANI podrán estar seguros (i) qué esa la alternativa será la misma que aprobará la ANLA y (ii) ¿será esa alternativa la determinante para realizar el correspondiente EIA? 	La interpretación es correcta.	APENDICE TECNICO 6 AMBIENTAL	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Los estudios no cuantifican ni estiman, así sea aproximadamente un inventario forestal que permita hacer un estimativo de los volúmenes de aprovechamiento forestal y las medidas de compensación que podrían llegar a resultar exigibles; tampoco existe información para estimar en esta fase licitatoria los impactos del complejo cenagoso conformado por las ciénagas de La Chiquita, La Grecia, Samaría y Laguna Para siempre. Entendiendo que es una información referencial. ésta no coincide con los tramos de las UF que se presupuestan			
85	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	El apartado 5.5 del Apéndice Técnico 1 establece una serie de 35 mejoras puntuales de trazado para la Unidad Funcional 3 Alto de Dolores-Puerto Berrío. Sin embargo, 2 de dichas actuaciones, la n° 2 (K 50+760 al K 50+845) y la n° 22 (K 49+870 al K 49+960), quedan fuera del ámbito de la Unidad Funcional, la cual finaliza en el K 49+026, punto donde comienza la UF 4 Variante de Puerto Berrío. Por lo anterior, se solicita aclarar si estas mejoras puntuales están dentro del alcance de la licitación.	Las dos actuaciones mencionadas quedarán fuera del alcance de la concesión, según se refleja en la edición revisada del apéndice técnico 1	Apéndice Técnico No. 1 Alcance del Proyecto	TÉCNICA
86	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	No existe constancia del pronunciamiento de la Autoridad Ambiental en relación con el DAA sometido a su consideración para el desarrollo de las unidades funcionales. ¿Para cuándo se tiene previsto este pronunciamiento? La evaluación técnica y presupuestal podría ser muy diferente si la ANLA no aprueba o determina una alternativa diferente.	Los trámites ambientales se están realizando ante la ANLA y se han venido publicando en el cuarto de datos de cada uno de los proyectos.	IP-006 Rio Magdalena 2 Apéndice Técnico y Apéndice Ambiental	TÉCNICA
87	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	"Las casetas de peaje semiautomáticas deberán permitir el cobra del peaje por tarjetas de aproximación y par las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país". Así como el pago con tarjetas de aproximación (pre pago) resulta inmediato, (.es la Agencia concedora de las demoras que se derivan de las transacciones bancarias asociadas a la aceptación de tarjetas de débito y crédito generalmente aceptadas en el país en las vías semiautomáticas de las Estaciones de Peaje? En Colombia, la autorización del banco es necesaria para aceptar el pago a través de estos medios, lo cual perjudica la explotación del proyecto en lo que a formación de colas se refiere. En este sentido solicitamos a la ANI que mientras exista esta autorización bancaria, el nivel de servicio de cola en la estación tenga en cuenta estas demoras.	Su solicitud no procede, dado que los requerimientos que pide la agencia son los que se mencionan en los respectivos apéndices para las concesiones 4G. Con base en los ajustes y modificaciones de los documentos que la entidad ha considerado necesarios para efectos del proceso de selección, se considera que el uso del pago de peaje a través de tarjeta de aproximación o pago semiautomático se encuentra ajustado a las necesidades del proyecto. Por lo tanto, se debe prever las necesidades de casetas necesarias.	IP-006 Rio Magdalena 2 Apéndice Técnico 2 numeral 3.3.4.3. Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	TÉCNICA
88	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En cuanto a la forma de pago del usuario en las vías automáticas, se puede leer en la sección que se observa "(...) permitir el cobra del peaje (i) a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir (ii) el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo	Se debe disponer de la infraestructura necesaria para el cumplimiento de lo requerido en los Apéndices Técnicos del Proyecto.	IP-006 Rio Magdalena 2 Apéndice Técnico 2, numeral 3.3.4.3.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				electrónico para un sistema de radar". Por favor, confirmar que ambos supuestos corresponden a prepago y post-pago y que, siendo así el Concesionario debe proveerse de un back office capaz de atender ambas modalidades de pago para gestionar los cobros.		Tecnología de Cobra y Control del Tráfico	
89	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Tres (3) meses después de la suscripción del Acta de inicio y hasta la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional de cada una de las divisiones del proyecto, el Concesionario tendrá la obligación de operar las vías que le fueron entregadas de acuerdo con los principios establecidos en el presente Apéndice.	Las vías existentes que el concesionario debe operar en la etapa preoperativa se discriminan en el numeral 3.5 de la Parte Especial del contrato en donde se describe el procedimiento para este proceso.	Apéndice técnico 2. 3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa	TÉCNICA
90	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Los programas por compensación ambiental podrán estar concebidos para ejecutarse en un plazo mayor al de la etapa Preoperativa, de acuerdo con lo que sabré el particular establezca la respectiva Licencia Ambiental y eventualmente con las Corporaciones Regionales. Teniendo en cuenta lo anterior se solicita a la ANI que la distribución de los remanentes de la Subcuenta de Compensación Ambiental se haga cuando se haya hecho el pago de todas las compensaciones y no como lo establece el numeral (i) del literal c) de la cláusula 8.1 del contrato que lo prevé al concluir la Etapa Preoperativa, ya que muy probablemente el Concesionario tendría que pagar compensaciones después de ser distribuidos los remanentes, es decir, los tendría que pagar sin que operara el mecanismo de riesgo compartido del contrato. En el mismo sentido, como opera la subcuenta de predios en relación con aquellas propiedades que por no quedar incluidas en el proceso de negociación voluntaria o por cualquier otra razón, deban cancelarse por fuera de esta misma Etapa Preoperativa?	Mediante adenda publicada en el SECOP el 27 de marzo de 2014, se ajustó el tema observado.	IP-006 numeral (i) del literal c) de la cláusula 8.1 del contrato	Ambiental
91	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el Apéndice Técnico 4 establece como indicador del nivel de servicio el índice de mortalidad. El control de este indicador no está dentro de las competencias del Concesionario. No es sensato que el Concesionario vaya ser castigado por deducciones cuando la mortalidad se deba a faltas graves de los conductores o fallas mecánicas de vehículos de servicio público o particular o por cualquier otro factor externo que no es resorte del Concesionario. Se sugiere a la ANI reglamentar este tema como un incentivo positivo en vez de un castigo.	Este indicador fue objeto de adenda y se encuentra descrito en el Apéndice Técnico 4 publicado mediante Adenda No. 9.	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA
92	EP SAC (CONCESIA) VT	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	No está determinada ni la cantidad ni la ubicación de los puntos de control de tráfico para monitorear el tráfico. El apéndice enuncia que serán definidos por el Concesionario y la interventoría". ¿Cuál sería el número de puntas a tener en cuenta para realizar el correspondiente presupuesto?	En el Apéndice mencionado se determina en número mínimo de equipos que determinan los puntos de control del tráfico; sin embargo, en este mismo se define que "Los equipos del sistema de Operación y Seguimiento del tránsito adicional y no cuantificado en	Apéndice Técnico 2 3.3.5.1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
					el Apéndice Técnico, deberán definirse en el Estudio de Detalle que elaborará el Concesionario y verificará el Interventor."		
93	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Solicitamos aclarar que si en los sitios que presenten inestabilidades, bien sea por fenómenos asociados a fallas geológicas o los derivados de fenómenos de remoción en masa de laderas, en los cuales ningún sistema de sostenimiento u obra de contención pueda garantizar totalmente la estabilidad del terreno, se exigirá el cumplimiento de los indicadores.	Los indicadores son de aplicación general. Si existe algún caso excepcional que impida el cumplimiento de los mismos, deberá ser la interventoría quien emita un concepto sobre la cuestión y se apliquen los mecanismos jurídicos existentes en la Parte General del Contrato.	Apéndice técnico 4. Indicadores	TÉCNICA
94	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En la sección que se observa se señala que dentro de los 30 días siguientes a la Fecha del Acta de inicio, el Concesionario deberá presentar el Plan de Obras detallando las intervenciones del Proyecto. Dado que para presentar el Plan de Obras es necesario tener en cuenta (i) los estudios de trazado y diseño geométrico (ii) los estudios de detalle (iii) la licencia ambiental (iv) Adquisición predial, el plazo para presentar el Plan de Obras deberá ser dentro de los 30 días siguientes al plazo para entregar (i) los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y (i) los Estudios de Detalle.	Este plazo fue objeto de adenda y se encuentra descrito en el Apéndice Técnico 9 publicado mediante Adenda No. 9.	Apéndice Técnico 9 numeral 2.1	TÉCNICA
95	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-011010-2, 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Con respecto a la información publicada en el presente numeral en la den minada Tabla 2. Ítems de Obra para Túneles, no se Incluye la totalidad de las cantidades de obra para las actividades de excavación, presoporte y soporte definidas para cada uno de los tipos de terreno en que se clasifica el túnel, ni se incluyen los precios unitarios anunciados, información Indispensable para la estimación de los sobrecostos asociados a la mayor cantidad de obras de túneles, sobrecostos que en caso de presentarse la ANI anuncia compartir con el Concesionario. Por lo anterior solicitamos la publicación completa de la Información anunciada en la mencionada Tabla 2.	Los ítems denominados "Metro lineal de Excavación, sostenimiento y revestimiento" comprenden todas las actividades necesarias por metro lineal en cada tipo de terreno, razón por la cual no se han incluido en la tabla los precios unitarios correspondientes. Asimismo, algunas actividades no se han incluido en el soporte de riesgos compartido, bien sea porque no revisten ningún riesgo (instalaciones electromecánicas, por ejemplo) o bien por su pequeña relevancia en el presupuesto (ejecución de galerías de emergencia).	Minuta Parte Especial Capítulo V Etapa Preoperativa Numeral 5.2 Recursos para la construcción de Túneles	Técnica Parte específica Alcance y Especificación es técnicas Alcance de las Intervenciones
96	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-011010-2, 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Con relación a los plazos del Concesionario para la ejecución de las obras definidas en el numeral que se observa, se solicita ampliar a los mismos 1800 días de plazo que se asignan a las unidades funcionales 2 y 3, el plazo máximo asignado a la unidad funcional 1 en relación con su magnitud y en consideración a que esta unidad funcional incluye más del 50% de las cantidades de explanación (más de 10 millones de m3 de tierra para mover), casi el 30% de la longitud de los túneles del proyecto y algo más del 40% de la longitud del proyecto, convirtiéndola en la Unidad Funcional de más valor de ejecución de obra dentro del proyecto.	Los ítems denominados "Metro lineal de Excavación, sostenimiento y revestimiento" comprenden todas las actividades necesarias por metro lineal en cada tipo de terreno, razón por la cual no se han incluido en la tabla los precios unitarios correspondientes. Asimismo, algunas actividades no se han incluido en el soporte de riesgos compartido, bien sea porque no revisten ningún riesgo (instalaciones electromecánicas, por ejemplo) o bien por su pequeña relevancia en el presupuesto (ejecución de galerías de emergencia).	Minuta Parte Especial Capítulo V Etapa Preoperativa Numeral S.3 Programación de las Obras	Técnica Parte específica Alcance y Especificación es técnicas Alcance de las intervenciones

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
97	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-011010-2, 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Considerando el proyecto de Conexión Pacífico 1 como parte integral del corredor que une el Departamento de Antioquia con el Viejo Caldas y el Sur del País, además que dicho proyecto incluye subsectores en desarrollo por parte del mismo Gobierno Nacional a través del INVÍAS los cuales se encuentran actualmente en proceso de construcción a través de otros contratos, subsectores que a pesar de ser los que soportan el mayor tráfico de todo el corredor se están implementando con velocidades de diseño de máximo 60 kph (subsectores Ancón Sur - Primavera y Primavera - Camilo Ce, incluida la Unidad Funcional 4 parte de este proyecto), muy atentamente solicitamos revirar la exigencia asignada de mantener una velocidad de diseño de 50 kph para las Unidades Funcionales UF 1 y UF 2, con el objeto de dar viabilidad técnica y económica al presente proyecto, en función de la exagerada cantidad de movimiento de tierra y estabilización de taludes que implican su ejecución, tal y como se encuentra actualmente estipulado.	El motivo de estimar una duración mayor para las unidades funcionales 2 y 3 es que la construcción de un túnel de una longitud superior a 4 km requiere un plazo como el previsto. Sin embargo, en la Unidad Funcional 1 no hay ninguna obra singular que condicione el camino crítico de la obra de una manera análoga, sino que todas las obras (túneles, viaductos, explanaciones) pueden construirse en el plazo mencionada con un adecuado plan de obras.	Apéndice 1 Técnico. Capítulo 2. Descripción del Proyecto 2.S Alcance de las Unidades Funcionales.	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones
98	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-011010-2, 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En la sexta matriz de respuestas a observaciones, la pregunta 101 hace referencia a lo siguiente: "Los programas por compensación ambiental podrán estar concebidos para ejecutarse en un plazo mayor si de la etapa preoperativa, de acuerdo con lo que sobre el particular establezca la respectiva Licencia Ambiental y eventualmente con las Corporaciones Regionales, Teniendo en cuenta lo anterior se solicita a la ANI que la distribución de los remanentes de la Subcuenta de Compensación Ambiental se haga cuando se haya hecho el pago de todas las compensaciones y no como lo establece el numeral (i) del literal c) de la cláusula 8.1 del contrato que lo prevé al concluir la Etapa Preoperativa, ya que muy probablemente el Concesionario <i>tendría</i> que pagar compensaciones después de ser distribuidos los remanentes, es decir, los tendría que pagar sin que operara el mecanismo de riesgo compartido del contrato. En el mismo sentido, como opera la subcuenta de predios en relación con aquellas propiedad» que por no quedar incluidas en el proceso de negociación voluntaria o por cualquier otra razón, deban cancelarse por fuera de esta misma Etapa Preoperativa?" Y la respuesta fue: "No es aceptable la solicitud, toda vez que la ejecución de las compensaciones ambientales precisamente se deben y se pueden efectuar durante la etapa Preoperativa, si existe la suficiente diligencia del Concesionario." Sin embargo, el "Manual para la Asignación de Compensaciones Ambientales por pérdida de biodiversidad" de la Dirección de Bosques, biodiversidad y Servicios	Mediante adenda publicada en el SECOP el 27 de marzo de 2014, se ajustó el tema observado.	IP O8 numeral (i) del literal c) de la cláusula 8,1 del contrato	Ambiental

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente establece que; El titular del Proyecto deberá realizar o garantizar la conservación de las áreas en compensación por un período equivalente a la vida útil del proyecto, obra o actividad, en los predios donde se encuentren las áreas en Conservación. En caso de aplicar, deberá establecer acuerdos de conservación con los propietarios de los predios y ejecutar el Plan de Seguimiento y Mónica reo de los acuerdos por un periodo equivalente a la vida útil del proyecto. El que se realicen los acuerdos no exime al Titular de su responsabilidad sobre la pérdida de estas compensaciones. Por todo lo anterior, es necesario dejar un presupuesto para la implementación de planes de mantenimiento y conservación de las compensaciones, estímulos económicos a los propietarios que realicen acuerdo y para la implementación del plan de monitoreo y seguimiento.?			
99	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-008401-2, 24-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>En relación con el alcance del proyecto, dentro del numeral 2.4 del Apéndice 1 se menciona que el Concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes, considerando los PR inicial y final identificados en la Tabla 1. Adicionalmente, en la Segunda Ronda de Respuestas a Observaciones, en la pregunta número 46 la entidad manifiesta que "Las estructuras de carácter obligatorio que debe desarrollar el concesionario son los túneles largos (mayores a 1 km), se aceptarán variaciones hasta en un 30% de la longitud de estos, lo cual se publicará en la adenda respectiva, y los pasos por las coordenadas de inicio y fin de las diferentes unidades funcionales, tanto el trazado como las demás estructuras especiales corrao Túneles cortos y puentes, podrán verse modificados por un trazado diferente que desarrolle el concesionario. Los estudios fase II realizados durante la etapa de estructuración servirán de referencia, por lo que el concesionario podrá adoptarlos o ajustarlos para presentar los estudios y dueños definitivos Fase III.</p> <p>Como se puede observar, estas consideraciones restringen a los oferentes para estudiar alternativas que resuelvan y/o alivien los problemas de estabilidad que presenta el proyecto tal y como está estructurado hoy, especialmente desde el punto de vista geotécnico por las Inestabilidades de las laderas presentes entre el km 11 y el km 17.5, donde los estudios existentes recomiendan revisar el trazado, consideraciones que crean de paso dificultades para presentar ofertas técnicas y económicas competitivas. Todo lo anterior agravado por la</p>	El concesionario tendrá libertad para proponer trazados alternativos siempre que se mantenga el cumplimiento de los objetivos funcionales de la concesión	Apéndice 1 Técnico. Capítulo 2. Descripción del Proyecto 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales.	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>negativa de la Agencia de asumir y/o compartir los riesgos asociados a la estabilidad de taludes, que cobran gran significado en el desarrollo de este proyecto específico.</p> <p>Estas situaciones se evidencian en los documentos presentados por ISA, concretamente en el informe correspondiente al "Estudio de Trazado y Diserto Geométrico" del Volumen 1, en el cual recomiendan estudiar en una fase posterior la alternativa por la margen izquierda de la quebrada Sinifaná, y en el informe del Consorcio Estructurador Typsa - Cra, Capítulo 2. "Diseño Geométrico", en el cual expresan para el trayecto P.K 11+000 a P.K. 17+500 que "Este tramo, que corresponde con el ascenso desde la quebrada Sinifaná hacia el túnel de Amagá y que se construirá desde un inicio en doble calzada, reviste una gran complejidad geotécnica, ya que las laderas de la margen izquierda son muy inestables y el trazado previsto produce cortes de grandes dimensiones, superiores incluso a los 100 m de altura. Sugerimos a la Agencia que para este proyecto específico, y debido a sus condiciones técnicas particulares, otorgue total libertad al oferente para modificar o ajustar el trazado, manteniendo los puntos de Inicio y término, y para definir nuevas Unidades Funcionales aproximadamente equivalentes, regulando claramente la conexión con los centros de producción que definen el alcance del proyecto, con el fin de permitir una optimización sustancial en beneficio de las partes.</p>			
100	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-008401-2, 24-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Con referencia a la denominada Unidad Funcional 4 Camilo Cé - Ancón Sur, y con respecto a la información publicada por la ANI, anunciada mediante el Aviso Informativo No. 3 del 21 de enero, en el cual la Agencia manifestó que se encontraban a disposición de los precalificados unos estudios adicionales correspondientes al tramo Camilo C - Primavera, ejecutados por el INVÍAS bajo el contrato 541 de 2012, es necesario manifestar que dichos documentos publicados NO incluyen ninguna información sobre el sector que el futuro Concesionario deberá intervenir en la unidad funcional dentro de la etapa preoperativa. El estudio publicado fracciona el tramo Carillo Ce - Primavera en 7 sectores, correspondiendo los denominados 6 y 7 a la zona definida dentro del alcance de la Unidad Funcional 4 para Construcción de Vía en Doble Calzada. Al revisar en detalle la información publicada por la Agencia, se encuentra que esta se refiere exclusivamente a los sectores del 2 a 5, sin existir información técnica para los sectores 6 y 7, que son los que le competen a los proponentes. Solicitamos a la entidad publicar</p>	<p>La información publicada en el cuarto de datos del proyecto corresponde a toda la información que el INVIAS ha puesto a disposición de la ANI en relación con el tramo Primavera - Camilo Cé. En estos documentos se encuentra información de referencia como planos de planta perfil de las alternativas estudiadas, geología, geotecnia y estabilidad de taludes así como la planimetría y las correspondientes fotografías aéreas. Es responsabilidad del proponente elaborar una propuesta con base a sus propios estudios técnicos, financieros y jurídicos.</p>	<p>Apéndice 1 Técnico. Capítulo 2 Descripción del Proyecto 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales.</p>	<p>Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de (as intervenciones</p>

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				en el menor tiempo posible información que permita realizar un estudio objetivo de esta Unidad Funcional, atendiendo la solicitud realizada desde el pasado 16 de diciembre, o sea hace más de dos meses. De no contar la entidad con información, le solicitamos a la Agencia aclarar como evaluó los costos asociados a su ejecución para incluirlos en el presupuesto de inversiones del proyecto.			
101	PSF CONEXIÓN SINIFANÁ (ODINSA - MINICIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA)	2014-409-008401-2, 24-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Con respecto a la denominada Intersección Sinifaná, incluida dentro del alcance de la denominada Unidad Funcional 1, Bolombolo- K 13+400, solicitamos se relacionen las condiciones técnicas mínimas que debe cumplir dicha Intersección, incluyendo, entre otra información, la denominación de las vías presentes y proyectadas que debe incluir.	La intersección debe cumplir la función de comunicar la nueva infraestructura con la carretera existente, mediante conexiones a distinto nivel.	Apéndice 1 Técnico. Capítulo 2. Descripción del Proyecto 3 5 Alcance de las Unidades Funcionales.	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones
102	INFRACON ACCIONA (CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN NORTE- CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACÍFICO 2)	2014-409-012129-2, 2014-409-012131-2, 14-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicitamos a la entidad revisar el tiempo previsto para la fase de pre construcción y aumentarlo hasta 20 meses, considerando lo siguiente: Existe en el sector una zona de reserva ambiental que tiene interferencia con el proyecto, para poder realizar los trámites de la Licencia ambiental es requisito previo conseguir la sustracción de reserva del área que interfiere con el Proyecto, estos dos procesos que no son paralelos pueden demorar del orden de 18 meses. Por otra parte para tener completo un estudio de Impacto ambiental es necesario contar con los diseños del Proyecto los cuales pueden estar aprobados según los tiempos previstos en el Contrato finalizando el primer año de la fase de pre construcción.	De acuerdo con los resultados obtenidos en la etapa de estructuración del proyecto para la entidad el tiempo de estudios y diseños está acorde con lo requerido técnicamente y permita la ejecución del Contrato de Concesión a cabalidad.	Contrato Parte Especial 3.8 Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Pre operativa	TECNICA
103	INFRACON ACCIONA (CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACÍFICO 2)	2014-409-011042-2, 10-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicitamos comedidamente la publicación del contrato 564-2012 y del contrato 250 de 2011 celebrado entre el INVIAS y ODINSA. Estos dos contratos mencionados en la Parte Especial son indispensables para poder analizar y estructurar el proyecto.	Se informa al observante que los contrato del INVIAS a los que se refiere pueden ser consultado en el SECOP de la mencionada entidad.	Parte Especial, Sección 3.5 (b) y 3.6 (d)	JURÍDICA
104	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR	2014-409-012324-2, 17-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3 Operación del Proyecto 3.3.3.1.3. Equipo para Auxilio Mecánico. Con respecto al numeral de la referencia, el documento manifiesta que "En caso de que se requiera una reparación mayor, los costos de traslado al taller estarán a cargo del concesionario y el pago de peajes de salida del sistema vial correrán por cuenta del damnificado" solicitamos se defina cuál es el alcance de la obligación del concesionario con respecto al traslado del vehículo averiado en el caso que el taller sugerido por el damnificado se	Es claro que el taller donde se podrá realizar las reparaciones estará cerca a la concesión, se espera darle más claridad al apéndice con el fin de delimitar la distancia del transporte del vehículo averiado	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.3.1.3 Equipo para Auxilio Mecánico	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				encuentre por fuera de los límites de la concesión. (Podría incluso darse el caso que el damnificado pretenda que su vehículo sea desplazado a regiones muy apartadas del proyecto o incluso por fuera del país en caso de ser un vehículo de un damnificado de origen extranjero).			
105	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	2014-409-012324-2, 17-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3 Operación del Proyecto 3.3.8 Sistemas de Pesaje. Con respecto al alcance requerido en cuanto a las formas de pago solicitamos modificar el texto que indica que "Las casetas de peaje automáticas deberán permitir el cobro del peaje a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar o las tecnologías que adopte el Ministerio de Transporte", considerando que en el país aún no se cuenta con un sistema que permita descontar valores automáticamente de las tarjetas débito y crédito con lecturas de radar. Lo que consideramos debe implementar el concesionario corresponde a la posibilidad de que a través de cualquier medio de pago, incluyendo con tarjetas débito o crédito, se puedan cargar valores a tarjetas de pago que permitan el descuento automático con lecturas de radar al paso por una estación de peaje.	Su observación será analizada y en caso de ser procedente se hará el cambio en el documento referido.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.4.3 Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones
106	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	2014-409-012324-2, 17-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3 Operación del Proyecto 3.3.4.3. Tecnología de Cobro y Control de Tráfico. Con respecto al alcance de lo requerido en cuanto a los sentidos que debe poderse regular en las estaciones de pesaje, en el sentido en que todos los elementos y sistemas que se implementan dentro de los proyectos de concesión, tienen como fin único servir, atender y regular servicios de y para el proyecto. Para tal fin los concesionarios implementan sus estaciones de pesaje en los sitios de entrada de flujos vehiculares a su proyecto como mecanismo de control de cargas que circula dentro del mismo. En este sentido sería además de inútil, oneroso, implementar sistemas de pesaje en los sitios de salida del sistema vial concesionado, ya que no representaría beneficios para el proyecto. Así las cosas solicitamos se modifique el texto regulatorio al respecto, liberando al concesionario de implementar el control en ambos sentidos de circulación cuando las estaciones de pesaje se implementen en los límites de los proyectos.	La ANI no obliga a instalar las estaciones de pesaje en algún punto de la concesión, sin embargo tal como reza el apéndice técnico 2 Operación y Mantenimiento, numeral 2 3.3.8 Sistema de peajes, "Una Estación de Pesaje debe poder realizar controles de pesaje en los dos sentidos de circulación del tránsito. La infraestructura por sentido de la estación de pesaje debe estar en la margen derecha del flujo de los vehículos." Con base en lo anterior el concesionario ubicará las estaciones de pesaje donde considere que generarán más beneficios para el proyecto.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.8 Sistemas de Pesaje	Técnica Parte específica Alcance y Especificación técnicas Alcance de las intervenciones
107	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	2014-409-012324-2, 17-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3 Operación del Proyecto 3.3.9.2. Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras. Al final de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, parte del numeral en mención se presenta como nota el siguiente texto,	Las fichas técnicas de los diferentes equipos solicitados por la Dirección de Tránsito y Transporte serán publicadas en el cuarto datos para la todas las concesiones de Cuarta Generación.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2	Técnica Parte específica Alcance y

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				"Los Valores Unitarios proporcionados son únicamente de referencia. Es responsabilidad del concesionario suministrar el equipo según la ficha técnica sin importar su valor". Al respecto y con el objeto de poder costear e incluir dentro del presupuesto el valor real de los elementos, tal y como se solicita, se requiere se incluyan como parte integral de los pliegos las Fichas Técnicas que en el texto referencia como de estricto cumplimiento.		Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	Especificación es técnicas Alcance de las intervenciones
108	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR	2014-409-012324-2, 17-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013,	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3 Operación del Proyecto 3.3.9.2. Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras. A continuación de la denominada Tabla 7 - Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras, se indica que "En la etapa pre operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (20) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (1) Intendentes, cuatro (2) Subintendentes y treinta (15) Patrulleros. En la etapa operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por treinta y nueve (39) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, tres (3) Intendentes, cuatro (4) Subintendentes y treinta (30) Patrulleros." Solicitamos a la Agencia definir y ajustar el número real de efectivos policiales requeridos por cargo especificado ya que no coincide el valor en letras con el valor en números. Adicionalmente y considerando que el valor máximo de efectivos requerido corresponde al mayor valor de los datos presentados, que para este caso es de treinta y nueve (39), solicitamos disminuir la cantidad de equipos requeridos ya que con lo exigido se estaría indicando que los equipos son exclusivos a cada uno de los turnos en que trabajarían los policías, siendo lo acostumbrado en esta entidad que estos atiendan los tres turnos, permitiendo así solo disponer de la tercera parte del equipo solicitado.	Las necesidades de personal se ajustaron en la Adenda 16 en donde se puede observar el número correcto de personal para cada una de las etapas del proyecto. En cuanto a los equipos requeridos por la Policía de Carreteras, estos fueron solicitados directamente por la Dirección de Tránsito y Transporte, por lo tanto no es posible disminuir directamente el requerimiento de los equipos sin la previa consulta.	Apéndice 2 Técnico. Capítulo 3. Operación del Proyecto 3.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras	Técnica Parte específica Alcance y Especificación es técnicas Alcance de las intervenciones
109	EPISOL - IRIDIUM) Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1	2014-409-012688-2, 18-MAR-2014, correo electrónico 14-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Las fórmulas que contiene el contrato en su Parte Especial, relacionadas con la conversión de la porción en dólares de las vigencias futuras a pesos colombianos, solo incluyen la TRM como elemento de conversión. Esto hace que la cantidad de pesos colombianos que recibe el concesionario al calcular una porción en dólares de las vigencias futuras, que cubran un eventual financiamiento en moneda extranjera, sea considerablemente menor a la alternativa de solicitar la totalidad de las vigencias futuras en pesos colombianos. Como efecto total se	La Entidad considera pertinente mantener la regulación que al respecto trae la parte especial en relación con la conversión de la porción de dólares utilizando la TRM. Por lo anterior, no se acepta la solicitud del observante.	Contrato Parte Especial	FINANCIERA



Licitaciones Públicas del Programa de Prosperidad
DÉCIMA PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES LICITACIONES No. VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013.



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				produce entonces, que la decisión de un proponente de solicitar una porción de las vigencias futuras en moneda extranjera (dólares) sea nocivo en virtud a que producto de dicha decisión, el concesionario recibiría menos pesos colombianos en cada año de vigencia. Lo anterior compromete seriamente la viabilidad del financiamiento del proyecto en dólares. Teniendo en cuenta los elementos anteriores, se solicita sea incluida en las fórmulas referentes a los aportes ANI, un factor de actualización por inflación de Estados Unidos, aplicable al componente de las vigencias en dólares, que equilibre la ecuación planteada por la ANI y que adicionalmente estimule el uso de instrumentos de financiamiento que viabilicen el financiamiento en moneda extranjera.			
110	CONSTRUCCIONES EL CÓNDROR S.A. (PSF CONCESIÓN SINIFANÁ)	2014-409-012325-2, 17-MAR-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En mi calidad de representante legal de P.S.F. CONCESION SINIFANA, me dirijo a ustedes para solicitarles la ampliación del plazo para la presentación de preguntas y observaciones relacionadas con el proceso de selección de la referencia. Como bien es sabido por ustedes, en el momento actual los participantes en este proceso todavía no hemos podido tener una versión actualizada de las condiciones que regirán el proceso de selección pues todavía no han sido introducidas las reformas que se han anunciado formal o informalmente. Esto a diferencia de lo que ha ocurrido con procesos que se adelantan de manera paralela a este. Incluso todavía tenemos la incertidumbre con relación a si en este proceso se realizarán las modificaciones y reformas de han sido objeto otras licitaciones similares y es apenas evidente que no podemos presumir que ellas serán adoptadas en igual sentido en esta licitación, dado que todos los proyectos tienen características diferentes. Sólo cuando se tenga un panorama completo de los pliegos de condiciones y de los diferentes anexos que lo complementan, los proponentes contaríamos con la información necesaria para formular observaciones o preguntas debidamente sustentadas. Por tal motivo, de mantenerse ia fecha del cierre de la oportunidad para formular observaciones y preguntas para el día de hoy, nos veríamos privados de una oportunidad fundamental para los proponentes, lo que terminaría afectando el derecho fundamental al debido proceso. Le solicitamos entonces aplazar la fecha del cierre antes mencionado y proceder a expedir las modificaciones anunciadas lo más pronto posible.	Mediante Adenda No. 13 del 17 de marzo de 2014, se modificó el plazo para presentar observaciones al Pliego de Condiciones hasta el 25 de marzo de 2014.	Pliego de Condiciones numeral 2.2.	Procedimental
111	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-012138-2, 14-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En relación con el cambio de las características del tramo La Pintada-Primavera que prohibirán el tráfico de vehículos pesados, de manera	(1) Se estima que la Resolución será emitida antes de la fecha de adjudicación del Contrato.	Contrato General	Parte FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>que tales tráficos utilicen las vías intervenidas, atentamente solicitamos a ustedes precisar lo siguiente:</p> <p>(1) Cuándo se emitirá la resolución por parte del Ministerio de Transporte, estableciendo tal limitación.</p> <p>(2) Qué sucederá bajo el contrato, si el Ministerio de Transporte, decide por cualquier causa, revocar la Resolución o modificarla de manera que deje de surtir los efectos esperados? Cómo se manejará ese desequilibrio?</p>	(2) Esta situación se considerara de igual manera que la planteada como traslado de una estación de peaje		
112	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-012138-2, 14-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	<p>La estructuración financiera del proyecto utiliza las proyecciones de tráfico para determinar la relación entre los Aportes de la Nación (ie, vigencias futuras) y los ingresos de peaje. El mecanismo de VPIP busca reconocer entonces las eventuales diferencias que pueda haber en el futuro ingreso real de peajes frente al ingreso estimado con las proyecciones de tráfico de la estructuración financiera. Es decir, el VPIP es un mecanismo que – si se cumplen las expectativas de la estructuración del proyecto – no debería activarse, por lo que es en esencia una contingencia que asume la ANI (es un hecho futuro e incierto).</p> <p>Con la información real de peajes del INVIAS para las estaciones Primavera y Versalles, encontramos que los datos, para el año 2013, representan un 62,1% con respecto a las proyecciones de tráfico realizada en la estructuración financiera del proyecto. La diferencia por estación de peaje se muestra a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peaje la Pintada: tráfico promedio diario de INVIAS es de 518, mientras que los datos proyectados para 2013 son de 1.235. Es decir, los datos reales de INVIAS representan un 41,9% de los datos proyectados • Peaje Versalles: tráfico promedio diario de INVIAS es de 4.599, mientras que los datos proyectados para 2013 son de 7.006. Es decir, los datos reales de INVIAS representan un 65,6% de los datos proyectados • Total peajes: tráfico promedio diario de INVIAS es de 5.117, mientras que los datos proyectados para 2013 son de 9.208. Es decir, los datos reales de INVIAS representan un 62,1% de los datos proyectados <p>Como se puede apreciar, existe una diferencia importante entre los datos de INVIAS y los datos proyectados en la estructuración del proyecto. Especialmente en el peaje La Pintada, el cual tiene un aporte</p>	<p>La observación no es aceptada, los volúmenes de las diferentes fuentes de información (operadores de peajes, estudios de Cal y Mayor y volúmenes definidos en la estructuración) son coherentes entre sí en cuanto a la asignación de tráfico que se le da al corredor completo, aún cuando la asociación del tramo específico es diferente. Teniendo en cuenta que el modelo de transporte y las proyecciones de tráfico utilizadas en la estructuración, tienen sustento en la utilización de tráficos de larga distancia y utiliza la información de matrices origen destino para desarrollar la asignación de volúmenes de tráfico, se presume que las cifras planteadas en la estructuración</p>	Contrato General	Parte FINANCIERA



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>importante en el recaudo de peaje del proyecto, ya que es en esta estación de peaje donde se realiza un incremento importante en las tarifas (incremento promedio del 200%) y se traslada la mayor parte del tráfico del peaje Versalles una vez entre en operación el proyecto según las proyecciones del estructurador</p> <p>Por lo antes mencionado, a la fecha se tiene certeza que el mecanismo de ajuste VPIP será utilizado debido a las diferencias que existen entre los datos INVIAS y los datos proyectados. Por otro lado, entendemos que la ANI está en el proceso de realizar cambios en el proyecto que podrían llegar a incrementar los Aportes de la Nación en hasta un 10% de su valor (según lo informado en la reunión del 25 de febrero de 2014). Sin embargo, este incremento no sería suficiente para compensar el desbalance entre los ingresos de peaje y los Aportes ANI, ya que es cierto que el desbalance supera el 10%.</p> <p>La estructura financiera inicial del proyecto (donde los ingresos operacionales vienen de: (i) los Aportes ANI y (ii) los ingresos de peaje) quedaría compuesta por: (i) Aportes ANI + (ii) Ingresos de peaje + (iii) Ingresos por VPIP (cierto). Es decir, a un esquema de ingresos de remuneración se está incorporando un componente que inicialmente era contingente (VPIP).</p> <p>Por definición, una contingencia puede o no ocurrir, motivo por el cual no resulta adecuado presupuestar los valores que las cubren en el contrato, ya que de no ocurrir, se estaría sobre-presupuestando una determinada situación. Ahora bien, resulta claro que la situación de hecho que se comenta va a ocurrir, por lo que se está fuera de un escenario contingente. Es decir, se está ante una situación de hecho que con el paso del tiempo se consolidará. Por lo tanto, teniendo en cuenta la definición del Artículo 6 Decreto 423 de 2001, no resultaría correcto por parte de la ANI asumir pagos que se saben ciertos con cargo a los recursos del fondo de contingencias.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, consideramos que es obligación de la ANI incorporar el componente cierto de ese VPIP a los Aportes ANI, sin perjuicio de mantener el esquema de VPIP como una obligación contingente a cargo de la ANI.</p>			



Licitaciones Públicas del Programa de Prosperidad
DÉCIMA PRIMERA MATRIZ DE RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES LICITACIONES No. VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013.



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
113	SHIKUN & BINUI (BRIGARD & URRUTIA)	2014-409-013149-2, 20-marzo-2014, 2014-409-013151-2, 20-marzo-2014 correo electrónico 19-marzo -2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013,	Entendemos que para diligenciar el Anexo 12 (Mipymes) los proponentes deben usar la información financiera con corte a 31 de diciembre de 2013 o con corte en la última fecha de corte fiscal del proponente de acuerdo con las normas de su país de origen. Favor confirmar nuestro entendimiento.	En el anexo 12, en el numeral 6 de las Instrucciones establece: Para el diligenciamiento de la columna de "Activos Totales", entiéndase "UVT-SMMLV de 2013" de acuerdo a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 590 de 2000 modificado por la Ley 905 de 2004 y por el artículo 51 de la Ley 1111 de 2006.	Anexo 12 Mipymes	FINANCIERA
114	SHIKUN & BINUI (BRIGARD & URRUTIA)	2014-409-013149-2, 20-marzo-2014, 2014-409-013151-2, 20-marzo-2014 correo electrónico 19-marzo -2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013,	a) En relación con el Anexo 14 (Cupo de Crédito General), agradecemos responder las siguientes inquietudes: Solicitamos a la ANI confirmar si un mismo Anexo 14 (Cupo de Crédito General) se puede presentar para varias licitaciones en las que vaya a participar una estructura plural. En este caso, entendemos que en el encabezado del Anexo 14 se debe incluir el número de cada licitación en las que será presentado dicho documento. "AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Licitación Pública No. VJ-VE-IP-LP-[]-2013 Anexo 14 - Cupo de Crédito General" Favor confirmar nuestro entendimiento. De ser posible presentar un mismo Anexo 14 para varias licitaciones, entendemos el valor que deberá acreditar el proponente en el cupo de crédito general será el del cupo de crédito de mayor valor exigido por la ANI en las licitaciones en que vaya a participar el proponente. Por lo tanto, el valor NO será la sumatoria del cupo de crédito general exigido para cada licitación respectiva. Favor confirmar nuestro entendimiento.	Es posible que una Estructura Plural o Proponente presente un único cupo de crédito general que sea válido para varios procesos licitatorios siempre que la cuantía del mismo sea al menos la cuantía requerida para el proceso que tenga la mayor cuantía. Sin embargo, el cupo de crédito específico para cada proyecto será válido solamente para el proceso licitatorio correspondiente. Se modificó la sección 3.10.1. del Pliego de Condiciones para establecer que Máximo podrá aportarse un (1) cupo de crédito por miembro de estructura plural y dos (2) cupos de crédito en caso de proponente individual. Así mismo, de acuerdo con este mismo numeral, el cupo de crédito podrá ser otorgado por varias entidades financieras siempre que sea a través de un sindicado de Bancos aceptables. La Entidad en las últimas adendas publicadas ha señalado que en el anexo 14 del Cupo de Crédito General no es obligatorio señalar si el cupo se emite a uno o varios proyectos de Licitación Pública.	Anexo 14 Cupo de Crédito General	FINANCIERA

***Debe entenderse que estas respuestas son las actualizadas y sustituyen las respuestas que sobre el mismo aspecto haya dado en otro sentido la Entidad.**

Proyectó: Estructurador APP Proyectos de Prosperidad
Revisó Tema Financiero / riesgos: Paola Echeverría León / Gerencia Financiera Vicepresidencia Estructuración
Aprobó Tema financiero / riesgos: Claudia Maritza Soto- Gerente Financiera Vicepresidencia Estructuración
Revisó Tema Predial: Dilver Pintor Peralta / Gerencia Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Aprobó Tema Predial: Edgar Chacón Hartmann – Gerente Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Revisó Tema Ambiental Jairo Fernando Argüello Urrego / GIT Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Revisó Tema Social: Maola Barrios Arrieta / GIT Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Aprobó Tema ambiental: Fernando Iregui Mejía / Gerente Social y Ambiental / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno

Revisó Tema técnico: Gabriel Alejandro Jiménez – Vicepresidencia de Estructuración
Rafael Francisco Gómez Jiménez – Vicepresidencia de Estructuración
Alex Samuel Wihiler Bautista – Vicepresidencia de Estructuración
Aprobó Tema técnico Juan Carlos Rengifo – Gerente de Proyecto Vicepresidencia Estructuración
Revisó Tema jurídico: Clara María Plazas - Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica
Aprobó Tema jurídico: Diana P. Bernal P. - Gerente Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica
Revisó Temas Procedimentales: Martha L. Mahecha R. – Gerencia de Contratación - Vicepresidencia Jurídica
Aprobó Temas Procedimentales: Wilmar Darío González Buritica. – Gerente de Contratación - Vicepresidencia Jurídica