

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 y VJ-VE-IP-LP-009-2013 PACÍFICO 3.

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
1.	ANDRADE GUTIÉRREZ - SAINC	2013-409-052615-2 23-dic-2013	VJ-VE-IP-LP-009-2013	La imprevisibilidad del riesgo geológico no solamente puede ser consecuencia de la insuficiencia o el error en los estudios previos de la entidad y/o del proponente. Está demostrado en todos los escenarios de las grandes obras de ingeniería que este factor de riesgo contiene una lista razonablemente imposible de prever en las proporciones que serían deseables para la parte contratante, lo cual implica la necesidad de una asignación significativa a su cargo puesto que es la que tiene la mayor capacidad de asumirlo. Adicionalmente, es necesario que la cobertura en la asignación del riesgo geológico no sólo sea aplicable para las obras subterráneas de túneles, sino que debe comprender otros tipos de obras posiblemente requeridas en estos casos, como obras de cimentación profunda para grandes estructuras y obras de estabilización de taludes en la construcción de carreteras. Finalmente, el riesgo geológico no solamente es un factor significativo durante la etapa de construcción. Al igual que el riesgo social, ambos permanecen a lo largo de la etapa de operación, principalmente para las actividades de mantenimiento y estabilidad de los taludes en las carreteras construidas. Para el caso particular del riesgo geológico consideramos necesario, a efectos de tener una base estándar de estimación de precio, una asignación de responsabilidades adicionales a las básicas generadas a través del análisis de los estudios de ingeniería disponibles, que el concesionario solo soporte una proporción no superior al 10%.	Conforme lo establece la sección 4.2 (bb) de la Parte General, es obligación del Concesionario realizar el estudio del Corredor en los aspectos asociados a los componentes del medio físico – que incluye el geológico – para poder determinar en etapa temprana los sitios críticos o zonas vulnerables que ameriten la instrumentalización y monitoreo de tales puntos y zonas. Adicionalmente, en la sección 1.9.3 del Pliego de Condiciones se señala que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y de sus propias estimaciones, lo cual debe incluir una identificación previa de puntos críticos de la vía. Es importante resaltar que la presentación de la oferta implica la aceptación de las obligaciones señaladas y los riesgos asignados al privado serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica. Lo anterior significa que el oferente debe realizar su propio análisis de los riesgos del contrato para la presentación de su oferta y por lo tanto es el concesionario quien se encuentra en mejor capacidad de establecer los riesgos geológicos previstos en la ejecución del proyecto, a excepción de situaciones por eventos eximentes de responsabilidad, siempre y cuando estos se demuestren.	Anexo 1: Minuta del Contrato de Concesión Parte General Numeral 13.2 (a) {xv}	JURÍDICA
2.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Apéndice Técnico 8 de Gestión Social en el ítem 5.2 Plan de Gestión Social Contractual están enumerados los programas a ser incluidos, uno de los cuales menciona que debe haber una oficina de atención al usuario por cada Unidad Funcional, sin embargo en el proyecto Pacífico 2 una de las unidades funcionales es un túnel, por lo tanto tal exigencia se hace inocua. El mismo apéndice menciona que debe haber una persona para realizar el acompañamiento de cada uno de los programas,	La ANI considera que el número de profesionales y los perfiles establecidos en el apéndice técnico social son los necesarios para el desarrollo del PGSC, por lo tanto no procede esta solicitud. En lo que respecta al plan de arqueología, de conformidad con lo estipulado en el apéndice técnico social, este debe	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.1.	SOCIAL

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>incluso en la etapa de operación. Según la experiencia una sola persona podría liderar dos o más de los programas definidos cumpliendo con todos los requisitos del programa, tal es el caso del Programa de Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto, el Programa de Vinculación de Mano de Obra para la etapa de construcción, e incluso en la etapa de operación podría una sola persona acompañar estos dos y adicionalmente el Programa de Cultura Vial. En este sentido sugerimos la modificación del ítem 8 del Apéndice Técnico 8 de Gestión Social el cual menciona "para cada uno de los programas en que se dividen los instrumentos de gestión social, el Concesionario deberá contar con un profesional con tres (3) años de experiencia en proyectos de gestión social o trabajo comunitario dos (2) de los cuales deben ser de experiencia específica en obras de infraestructura". Este ítem, por demás, es contradictorio, ya que el Programa de Arqueología Preventiva debe ser liderado por un arqueólogo y no por el perfil descrito. La modificación sugerida sería "el Concesionario definirá las necesidades del perfil para liderar cada de los programas, así como la posibilidad de que dos o más programas sean liderados por el mismo profesional."</p>	desarrollarse siguiendo los lineamientos establecidos por el ICANH y la normatividad existente sobre el tema.		
3.	ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN BERRIO (ODINSA)	2014-409-010286-2, correo electrónico 11-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En lo referente a la parte predial estudiada por ISA, tanto para los tramos II Y III, fueron mal escaneados los documentos que contienen dicha información, la cual es de suma importancia conocer. Así mismo no se encuentran en los documentos los costos prediales de la Unidad Funcional N° 4.</p> <p>Se solicita a la ANI revisar estos documentos y publicarlos completos con todos sus anexos.</p>	Los documentos que dispone la ANI se incluyeron en su totalidad en el cuarto de Datos excepto los que por reserva no pueden ser publicados y los cuales el licitador deberá realizar sus propias estimaciones.	Estudios ISA	TÉCNICA
4.	ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN BERRIO (ODINSA)	2014-409-010286-2, correo electrónico 11-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En los estudios realizados por Typsa CRA en el capítulo 3.3 Diseños Fase II de las conexiones - Variante Puerto Berrio, presentan en el capítulo 6, el análisis ambiental, social y predial. En el documento en mención excluyen las páginas 65 a la 67 del capítulo VI.2 Análisis socio predial.</p>	Los documentos que dispone la ANI se incluyeron en su totalidad en el cuarto de Datos excepto los que por reserva no pueden ser publicados y los cuales el licitador deberá realizar sus propias estimaciones.	Estudios TYPsa documento 3197-FASE_II-Berrio-06-SocioAmbiental-ed04	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				Se solicita a la ANI la entrega todos los documentos de tal manera que permitan análisis completo de la información.			
5.	EP Concesionaria Puerto Berrio – Remedios (ODEBRECHT)	2014-409-008853-2 26-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En el Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto), en el numeral 4.3 Alcance de las obligaciones en la fase de Preconstrucción, en el literal (a) numeral (viii) se menciona lo siguiente:</p> <p>(i) Realización de todas las actividades necesarias para el depósito de todos los materiales provenientes de la excavación y de los movimientos de tierra de las vías a cielo abierto y obras especiales como túneles. Estas actividades incluyen el adelantamiento de la Gestión Predial y Social y Ambiental requeridos para la realización de estas actividades, así como la realización de diseños, solicitud de permisos ambientales, compra de predios, servidumbres, vías de acceso, obras de estabilización y compactación. La adquisición de los predios requeridos para las obras aquí mencionadas no se realizarán con los recursos previstos en la subcuenta Predios, y los mismos no revertirán a la Agencia.</p> <p>La negrilla y el subrayado son nuestros. Dado que estas zonas hacen parte integral del proyecto y los volúmenes de material que se deberán movilizar y depositar son tan representativos que requerirán una gran cantidad de predios, consideramos necesario que la adquisición de los predios que se lleguen a requerir se realice con recursos de la subcuenta de predios.</p>	<p>En el apéndice técnico 6, ambiental, numeral 2.1 (i) se establece que:</p> <p>En caso de que el Concesionario decida adquirir los inmuebles requeridos para la disposición de material sobrante de las excavaciones o escombros, en cumplimiento de la Licencia Ambiental, podrá solicitar a la Agencia hacer uso de la facultad contenida en el artículo 19 de la Ley de infraestructura y en las normas que la reglamenten, complementen, sustituyan o adiciones. En caso de que el Concesionario, previa aprobación de la Agencia, quiera hacer uso de esta facultad, los inmuebles serán expropiados a favor del Estado y el costo, así como la gestión asociada a su adquisición, serán por cuenta y riesgo del concesionario, de acuerdo con lo estipulado en el numeral 8.1 literal (c) subnumeral (i) de la parte general del contrato, sin que por ello pueda ejercer acción alguna en contra de la entidad o alegar el no cumplimiento del contrato por eventos surgidos por esta causa.</p> <p>Por lo anterior, no procede su solicitud.</p>	Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto), en el numeral 4.3	PREDIAL
6.	EP Concesionaria Puerto Berrio – Remedios (ODEBRECHT)	2014-409-008853-2 26-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En el Apéndice Técnico 6 (Gestión Ambiental) en el numeral 7.1 (Cesión de trámites existentes) se indica que los trámites referentes al componente ambiental del proyecto se encuentran en proceso ante la ANLA.</p> <p>PREGUNTAMOS, que planteamiento tiene establecido la ANI en términos de costos y tiempos en caso de que alguno de los trámites en curso requieran de ajuste o modificación y/o obras adicionales no contempladas, teniendo en cuenta los cronogramas previstos para el proceso.</p>	<p>No se encuentra pendiente ningún trámite de pronunciamiento de la ANLA en relación a la necesidad de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el presente proyecto; y le corresponde al Concesionario, en caso de que así lo estime conveniente y por su cuenta y riesgo, asumir los pronunciamientos expedidos por la ANLA y realizar los Estudios de Impacto Ambiental y el trámite de licencias ambientales que se requieran. Cabe mencionar que la información que se encuentra en el cuarto de datos sirve de referencia y le corresponde al Concesionario determinar en su momento si es suficiente para el trámite.</p>	Apéndice Técnico 6 (Gestión Ambiental) en el numeral 7.1 (Cesión de trámites existentes)	AMBIENTAL
7.	EP Concesionaria Puerto Berrio –	2014-409-008853-2 26-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En la Parte General en el capítulo VI numerales 6.1 (Presentación de los estudios) y 6.2 (Revisión de los Estudios y Diseños) se definen los tiempos para la presentación y revisión de los estudios</p>	<p>Las instancias de revisión de parte de la interventoría y de la Agencia obedecen a los mecanismos de gestión contractual y no serán suprimidos ni modificados.</p>	Parte General en el capítulo VI numerales 6.1 (Presentación de	AMBIENTAL

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
	Remedios (ODEBRECHT)			y diseños. A su vez, en el Apéndice Técnico 6 (Gestión Ambiental) en el capítulo 3 numeral 3.1 (obligaciones durante la fase de pre-construcción) literal (ii) numeral 5, se mencionan los tiempos de aprobación por parte de la Interventoría y la ANI para el DAA. Se considera que la ANI debe revisar los tiempos asociados a todas estas actividades dado que con estos tiempos no se logra tener los estudios y diseños de detalle aprobados y contar con las licencias antes de iniciar la fase de construcción. De tal manera que no se contaría con las condiciones mínimas para dar inicio a las obras como es el caso del montaje y construcción de las instalaciones básicas y campamentos que se requerirían.		los estudios) y 6.2 (Revisión de los Estudios y Diseños)
8.	daluka13	correo electrónico 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Requiero la abscisa de intersección de la vía Irrá tres puertas con la variante Tesalia lo mismo que la intersección peaje San clemente Asia con la variante tesalia lo mismo que el punto paso por el río Cauca de la variante	De acuerdo con los diseños fase II, realizados por la ANI durante la etapa de estructuración del proyecto, la UF 2 Variante Tesalia, contempla la construcción de una variante totalmente nueva. La cual empieza en la conexión entre la vía actual para Belén de Umbria con la ruta 2507 Ceritos - La Virginia - Cauyá, PK 26+160 (cuya coordenadas son X=1.137.420; Y=1.056.959) La abscisa de intersección de la vía Irrá - Tres Puertas (código de vía 50CL02) con la variante Tesalia es PK 09+050 (cuya coordenada es X=1.156.630; Y=1.062.007), aproximadamente 250 metros al norte con la conexión sur con el municipio de Risaralda, departamento de Caldas. El cruce con el río Cauca se tiene proyectado un puente denominado T2-10, cuyo inicio es el PK 23+118 y el de fin PK K23+281.	TÉCNICA
9.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S. (SHIKUN & BINUI VT AG - GRODCO)	2014-409-008996-2, 2014-409-009092-2, 2014-409-009093-2, 2014-409-009094-2, 25 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El numeral 3.3. de la Parte General señala: "3.3 Peajes, Derecho de Recaudo e Ingresos por Explotación Comercial. (a) Se cederá al Concesionario la operación de las Estaciones de Peaje (el "Derecho de Recaudo") en la misma fecha de entrega de la infraestructura, salvo por las excepciones establecidas en la Parte Especial" (Subrayado fuera de texto). La "fecha de entrega de la infraestructura" corresponde a la fecha de suscripción del Acta de Entrega de la Infraestructura, la cual está prevista en la Parte Especial de los Contratos de Concesión para dentro de los 20 días siguientes a la fecha de constitución del Patrimonio Autónomo.	A) La fecha de inicio de recaudo deberá hacerse a partir del Acta de Entrega de la Infraestructura. B) El Concesionario tendrá la obligación de llevar a cabo el Recaudo de Peaje cuando le sean entregadas las Estaciones por la ANI, así como también de los valores por contribución al Fondo de Seguridad Vial o cualquier otra sobretasa, contribución o similar que tenga destinación diferente al Proyecto. El producto de los anteriores recaudos será consignado en su totalidad en la Subcuenta Recaudo Peaje y se manejará de conformidad con lo previsto en la Sección	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>En la respuesta No. 25 de la primera matriz de respuestas publicadas por la ANI en SECOP para las Licitaciones 5, 6, 7, 8 y 9 se indicó lo siguiente: "Observación realizada Existe un momento entre el Acta de Entrega de la Infraestructura y el Acta de Inicio que no parece estar definido. De haber recaudo los recursos no se podrían utilizar por parte de la ANI ni entregar al Concesionario como Retribución. Se propone que los recaudos que se den entre el Acta de Entrega de la Infraestructura y el Acta de Inicio se lleven a Obras Menores u otra cuenta ANI. Respuesta ANI En el Contrato Parte Especial - Sección 4.2 se establecen las excepciones de que trata la Sección 3.3. (a) de la Parte General en la cual se recaudará desde la firma del acta de inicio " (Subrayado fuera de texto). Al analizar la Sección 4.2 de la Parte Especial de las Licitaciones 6, 9 y 10 observamos lo siguiente: Licitación 6 "4.2 Estructura Tarifaria (a) Para efectos de lo dispuesto en la Sección 1.134 de la Parte General, y de acuerdo con lo establecido por la Resolución No. ____ de _____, la Estructura Tarifaria que regirá el proyecto estará compuesta por las siguientes tarifas: (i) Esta concesión cuenta con una estación de peaje que actualmente está en operación que es el peaje de Puerto Berrío, y que hace parte del Contrato 250/11 (ii) Una vez sea entregado el recaudo de esta caseta conforme a lo definido en el numeral 3.6 anterior, el concesionario tendrá el derecho al recaudo correspondiente de las tarifas que al momento de la firma del Acta de Inicio se estén cobrando al público, descontando el Fondo de Seguridad Vial. (...)" (Subrayado fuera de texto). Licitación 9 "4.2 Estructura Tarifaria (a) Para efectos de lo dispuesto en la Sección 1.134 de la Parte General, y de acuerdo con lo establecido por la Resolución No. ____ de _____, la Estructura Tarifaria que regirá el Proyecto estará compuesta por las siguientes tarifas: (i) Esta concesión cuenta con dos estaciones de peaje que actualmente están en operación que son: el peaje Acapulco y el</p>	<p>3.14(i)(iii) de esta Parte General. C) Se cederá al Concesionario el "Derecho de Recaudo" en la misma fecha de entrega de la infraestructura D)Con respecto a las excepciones del numeral 3.3 para las concesiones 6, 9 y 10 las excepciones corresponden al manejo del contrato 250/2011 que se encuentran claramente establecidas en el Contrato Parte Especial</p>		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>peaje Supía, que hacen parte del Contrato 250/11 (ii) Una vez sea entregado el recaudo de esta caseta conforme a lo definido en el numeral 3.6 anterior, el concesionario tendrá el derecho al recaudo correspondiente de las tarifas que al momento de la firma del Acta de Inicio se estén cobrando al público, descontando el Fondo de Seguridad Vial (...)" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Licitación 10 "4.2 Estructura Tarifaria (a) Para efectos de lo dispuesto en la Sección 1.126 de la Parte General, y de acuerdo con lo establecido por la Resolución No. _____ de _____, la estructura tarifaria que regirá el Proyecto estará compuesta por las siguientes tarifas: [Incluir tarifas definidas por la Resolución respectiva para cada proyecto] (b) Las tarifas -correspondiente al Peaje más la contribución al Fondo de Seguridad Vial- de cada una de las Estaciones de Peaje, serán ajustadas a más tardar el dieciséis (16) de enero de cada año y se aplicarán para cada año calendario hasta el quince (15) de enero del año siguiente. El resultado del ajuste por inflación deberá redondearse al múltiplo de 100 más cercano (...)" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Como se puede observar, en la Parte Especial de la Licitación 10 no se hace referencia al recaudo de las tarifas desde la fecha del Acta de Inicio Por su parte, el numeral 3.6 de la Parte Especial señala lo siguiente: "(...) (d) Cuando una Estación de Peaje se encuentre comprendida dentro del Contrato 250 de 2011 celebrado entre el INVÍAS y ODINSA (en adelante el "Contrato 250/11"), cuyo objeto es: "la concesión para la operación, explotación, organización y gestión total del servicio de recaudo de las Tasas de Peaje en las Estaciones de Peaje y la operación de las Estaciones de pesaje que se encuentran a cargo del INVÍAS", la entrega de la estación existente se reemplazará por la cesión que hará la ANI al Concesionario de los recaudos que a favor del INVÍAS efectúa actualmente ese tercero, mientras esté vigente el Contrato 250/11, en los mismos términos y plazos allí señalados. Estos recaudos serán recaudos propios de la Concesión de acuerdo con el numeral 3.1 a de la Parte General de este Contrato</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>de Concesión". En este contexto, solicitamos comedidamente a la ANI señalar de forma clara y precisa para cada una de las Licitaciones 6, 9 y 10 lo siguiente:</p> <p>a) ¿Desde qué fecha el Concesionario debe iniciar la operación de las estaciones de peaje del Proyecto?</p> <p>b) ¿Cuál es el alcance de sus obligaciones en esta materia si la operación inicia antes de la suscripción del Acta de Inicio y cuál es el alcance de sus obligaciones en esta materia si la operación inicia después de la suscripción del Acta de Inicio?</p> <p>c) ¿Desde qué fecha el Concesionario tiene derecho a que los recursos recaudados de las estaciones de peaje que hagan parte del Contrato 250/11 (que se consignan a favor del INVIAS) sean cedidos a la respectiva Subcuenta de Recaudo Peaje? Entendemos que estos recursos deben cederse desde la fecha en que el Concesionario suscriba el Acta de Entrega de la Infraestructura, favor confirmar y precisar este aspecto en la Parte Especial.</p> <p>d) ¿Cuáles son concretamente para las Licitaciones 6, 9 y 10 las excepciones a las que se refiere el numeral 3.3. de la Parte General en cuanto a la fecha en que inicia el "Derecho de Recaudo"? Favor responder con detalle esta pregunta ya que no vemos esto con claridad en el Parte Especial.</p>		
10.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S. (SHIKUN & BINUI VT AG - GRODCO)	2014-409-008996-2, 2014-409-009092-2, 2014-409-009093-2, 2014-409-009094-2, 25 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Entendemos que el segundo ítem de obra consagrado en la Tabla del numeral 5.2 de la Parte Especial que hace referencia al "Recrecido, sostenimiento y revestimiento tipo S-A1" se encuentra incluido en los conceptos de "actividades de excavación, presoporte y soporte" que se encuentran señaladas en el literal "c" del mencionado numeral 5.2. De este modo, entendemos que al mencionado ítem le resulta aplicable la regla establecida en el numeral 5.2(d) en relación con los sobrecostos compartidos asociados a mayor cantidad de obra para túneles. Favor confirmar nuestro entendimiento.	Su observación es correcta y dentro de las actividades mencionadas en el numeral 5.2 se encuentran incluidas dentro de los riesgos compartidos.	TÉCNICA
11.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S. (SHIKUN & BINUI VT AG - GRODCO)	2014-409-008996-2, 2014-409-009092-2, 2014-409-009093-2, 2014-409-009094-2, 25 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	De acuerdo con el Apéndice Técnico 1 la Unidad Funcional 4 ("UF4") tiene por objeto actividades de mejoramiento como se observa continuación: Subsector 1, Origen (nombre PR) La Calera K0+000; Destino (nombre PR) Choachí K31+000; Longitud mínima origen destino	La observación no hace referencia a ninguna de las Licitaciones de Prosperidad citadas por el observante en los escritos con los que presentó la observación.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>(km) 31; Intervención prevista: Mejoramiento general de trazado y sección transversal. No obstante, al analizar la Tabla 13 (UF4 Obras especiales mínimas) que obra en dicho apéndice se podría considerar que las actividades tienen un alcance de construcción como se identifica a continuación: Subsector 1, Origen (nombre PR) La Calera K0+000; Tipo de Obra: Tercer carril; Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra: Se debe construir un tercer carril en mínimo 42,5% de la longitud total de la vía con ancho de 3,65 m en aquellos lugares donde no se puede cumplir la pendiente máxima del 8%. La longitud mínima del tercer carril será de 400 m más las correspondientes transiciones.; Longitud mínima (km) o número mínimo (puentes, obras, etc) 13,2 km Debido a que dependiendo del alcance de la actividad a realizar (mejoramiento o construcción) se sabrá si se debe tramitar licencia ambiental o no (Art. 44 de la Ley 1682 de 2013), solicitamos comedidamente a la ANI precisar el alcance de las intervenciones a ser realizadas en la UF4 en el sentido de si son de mejoramiento o de construcción. Si en su respuesta la ANI nos indica que se trata de actividades de mejoramiento, solicitamos indicarnos cuales serían las medidas a adoptar, por parte de la ANI, en el evento en que durante la ejecución del Contrato la Autoridad Ambiental considere que si se requiere licencia ambiental por corresponder a una actividad de construcción. Es importante tener en cuenta que esto puede generar mayores dilaciones para que el Concesionario pueda iniciar las obras respectivas. Lo anterior también aplica para la UF5, por lo cual le solicitamos comedidamente a la ANI indicarnos el tipo de actividad que resulta aplicable a dicha Unidad Funcional.</p>		
12.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S. (SHIKUN & BINUI VT AG - GRODCO)	2014-409-008996-2, 2014-409-009092-2, 2014-409-009093-2, 2014-409-009094-2, 25 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Entendemos que el trazado previsto por el estructurador para este proyecto, de acuerdo con los documentos contenidos en el cuarto de datos, es diferente a la alternativa viable ambientalmente seleccionada por la ANLA. Favor precisar si este entendimiento es correcto y, de ser así, solicitamos comedidamente a la ANI informarle a todos los interesados en este proceso de selección	La alternativa aprobada por la ANLA para la variante es la que se encuentra publicada en el cuarto de datos y hace referencia a la alternativa planteada en el proyecto.	TÉCNICA - AMBIENTAL

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				cual es el estado actual de esta situación y que comunicaciones (y su contenido) le ha enviado la ANLA a la ANI y la ANI a la ANLA sobre esta materia.			
13.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S. (SHIKUN & BINUI VT AG - GRODCO)	2014-409-008996-2, 2014-409-009092-2, 2014-409-009093-2, 2014-409-009094-2, 25 27-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>En el numeral 5.3 de la Parte Especial del Contrato de Concesión se establecen los plazos máximos para el inicio de operación de cada unidad funcional, los cuales deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio de la fase de construcción. Debido a que solo existe una única acta de inicio de la etapa de construcción para todo el proyecto, quiere decir esto que en el caso que se cumpla con todos los requisitos para dar inicio a la construcción de la primera unidad funcional, todas las unidades funcionales estarán en etapa de construcción. Esto implica que el tiempo real de construcción para cada unidad funcional está limitado al inicio por la primera unidad funcional y como plazo máximo el establecido en el mencionado numeral. Esto obliga a que el concesionario inicie todas las unidades funcionales una vez se concluya el máximo plazo establecido para la etapa de preconstrucción y no solamente para la primera unidad funcional, de lo contrario estaríamos utilizando tiempo de construcción de las otras unidades funcionales (mientras aún están realmente en preconstrucción) al cumplir los requisitos de la primera unidad funcional.</p> <p>Se sugiere a la ANI que se pueda contar con acta de inicio de construcción para cada unidad funcional, con el propósito de seguir los lineamientos del estructurador y que cada unidad funcional sea independiente dentro del proyecto.</p>	Su solicitud ha sido analizada y no ha sido aceptada por la entidad. Solo existirá una única acta de inicio de la etapa de construcción.		TÉCNICA
14.	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 , 2014-409-007987-2, 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>Se le solicita a la ANI aclaración acerca de cómo ha asignado el Riesgo Constructivo en relación a los Túneles. Lo anterior habida cuenta de que en la Matriz de Riesgos, los Sobrecostos derivados de mayor cantidad de obras en túneles sin soporte parcial por riesgo geológico se le asignan al Privado y la Parte General del Contrato de Concesión en relación a los riesgos que asume la ANI, numeral 13.3, literal k), establece que esta entidad asume "Parcialmente, los efectos favorables o desfavorables asociados a los costos geológicos por construcción de túneles (...)", remitiéndonos a la Parte Especial del contrato, en la cual, una vez revisado, se advierte que no se hace referencia alguna al</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en el Contrato Parte General, numeral 1.110, la Parte Especial del Contrato prima sobre todos los demás documentos del contrato, al contener ciertas estipulaciones especiales aplicables al proyecto. Por otra parte, la Parte Especial de este proyecto no contempla la provisión de soporte parcial por riesgo geológico para túneles, dado que el proyecto no incluye la realización de túneles obligatorios.</p> <p>Tal como se especifica en el numeral 5.2 del Apéndice Técnico 1, "El Concesionario será el responsable de la realización de los estudios y diseños y podrá tomar como referencia los</p>	Parte General del Contrato de Concesión numeral, 13.3, literal k)	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				respecto. Se recuerda que el Conpes 3670 distribuye este riesgo entre el gobierno y el privado y ello no se evidencia en este proceso.	análisis y estudios realizados por la entidad. Conforme a lo anterior el concesionario podrá realizar las modificaciones de trazado con respecto a los diseños de referencia"		
15.	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 , 2014-409-007987-2, 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Se solicita a la ANI que establezca un término para los casos en los cuales la entidad tenga que hacer reembolsos a favor del Concesionario.	La Entidad aclara que en el Contrato Parte General se establecen las condiciones, requisitos y plazos para los reembolsos a favor del Concesionario, a que hubiere lugar en el desarrollo del presente proyecto, en los numerales 14.2(i)(ii), 7.2(d), 8.1(c)(iii), 8.1(f)(i) y 8.2(f).	General	FINANCIERA
16.	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 , 2014-409-007987-2, 20-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Se pregunta a la ANI: ¿Para determinar el sobrecosto en la adquisición predial, la determinación será por predio o por costo global? Es decir, toda vez que el numeral 7.2 c de la parte general del contrato señala un procedimiento a seguir en los casos en que el Valor Estimado de Predios y Compensaciones Socioeconómicas llegare a ser Insuficiente para completar los pagos a los propietarios de los Predios y para la aplicación del Plan de Compensaciones Socioeconómicas, se pide a la ANI aclarar si para determinar si d 'Valor Estimado de Predio y Compensaciones Socioeconómicas' fue insuficiente, se determina por predios o se determina tomando el monto global del "Valor Estimado de Predio y Compensaciones Socioeconómicas".	El sobrecosto en la adquisición predial es aquel valor que excede el valor proyectado o estimado durante la etapa de estructuración del proyecto. Es preciso tener en cuenta que la identificación de los predios requeridos solamente se conocerá cuando el concesionario cuente con el diseño definitivo. En ese sentido, el valor de los predios y las compensaciones socioeconómicas se conocerá solamente cuando se haya adquirido debidamente el 100% de los predios requeridos. Lo anterior significa que el sobrecosto en la adquisición predial y las compensaciones socioeconómicas, se determinará sobre la base de lo debidamente adquirido y pagado en CADA UNO DE LOS PREDIOS REQUERIDOS para el proyecto.	Matriz de Riesgos y Contrato Parte GeneraS	PREDIAL - JURÍDICA
17.	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	Se aclaró mediante adenda No. 17, 9 y 11 respectivamente.	Contrato de Concesión Apéndice Técnico 2	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				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.			
18.	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-009-2013	El formato del Anexo 13 – Factor de Calidad del Proyecto 9 publicado por la ANI señala lo siguiente: INSERTA TABLA 1 VER HOJA OBSER # 142 Entendemos que la forma correcta de diligenciar dicho anexo es incluyendo una “X” en la columna de la derecha de la primera tabla e indicando en la columna izquierda de la primera tabla la frase “Las Obras Adicionales identificadas en la siguiente tabla”. De este modo dicho anexo quedaría diligenciado de la siguiente forma: INSERTA TABLA 2 VER HOJA OBSER # 142 Agradecemos confirmar que nuestro entendimiento sobre la forma de diligenciar el Anexo 13 es correcto.	Los cambios se reflejarán en el Formato del Anexo 13 – Factor de Calidad que se ajustará.	Pliego de Condiciones Anexo 13 Factor de Calidad	TECNICA
19.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-010892-2 7-mar-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	• Los estudios realizados por el Consultor no evidencia existencia de pasivos ambientales, ni de CONSULTAS PREVIAS ni de minorías étnicas señalan que se consultó el Registro Único de Infractores Ambientales y se elevaron consultas ante CORANTIOQUIA, sin que se hubiera encontrado ningún proceso sancionatorio ambiental adelantado o en curso en el área del proyecto. ¿En caso de existencia de cualquier pasivo ambiental y/o de consulta previa los costos corresponden si o no a la subcuenta ambiental?	Las compensaciones ambientales que se encuentran a cargo de la Subcuenta Compensaciones Ambientales, corresponden específicamente a las que tienen que ver con: i) pérdida de biodiversidad, ii) uso y aprovechamiento de los recursos naturales, y iii) Plan de Reasentamientos; según lo indicado en el Contrato Parte General, en especial en la Sección 8.1 c), el Apéndice Técnico 6 y el Apéndice Técnico 8. Los demás aspectos que se encuentren por fuera de lo mencionado serán por cuenta y riesgo del Concesionario.	APENDICE TECNICO 6 AMBIENTAL	AMBIENTAL
20.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Revisando la información topográfica encontrada en el cuarto de datos de la ANI, solo se halló dentro de los planos planta perfil del diseño realizado por Consorcio DIS S.A. EDL LTDA, las curvas de nivel y un informe donde se describe la metodología utilizada para realizar el modelo topográfico con levantamiento LIDAR, el cual fue suministrado por ISA. Esta información no es suficiente para realizar la verificación del trazado. Para realizar la verificación del trazado del tramo II sector Río Monos -Ótú y de] tremo III sector Río Monos - Puerto Berrío, entregados por ISAy las modificaciones propuestas al trazado inicial realizado por grupo TYfSA CRA., se requiere tener la siguiente información: Informe Final de Topografía	La información suministrada en el cuarto de datos es suficiente para realizar un análisis adecuado del proyecto	Pliegos Cuarto de datos - Estudios ISA	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				Archivos LAS ajustados al sistema de referencias del proyecto Modelo Digital de Terreno. Carteras de poligonales. Carteras de Nivelación Localización y descripción de Puntos de Control amarrados al sistema IGAC, que permitan realizar verificaciones en campo. Lidar Adicionalmente se plantea reemplazar tres puentes de LOO, 115 y 1B0 m y un túnel, por dos puentes de 250 y 550 m, sin contar con la información de trazado y cartografía necesaria entre el Km 28+750- 30+030. se solicita a la ANI que suministre esta información.			
21.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGLIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Dentro de los datos suministrados por la ANI, se encontró información de volúmenes de movimiento de tierras en los informes de diseño geométrico, planos planta- perfiles y secciones transversales. Sin embargo no se halló, ningún reporte, anexo o memoria de cálculo de estas cantidades de obra. Esta información es necesaria para verificar si las cantidades de excavación contempladas inicialmente, incluyen las excavaciones mencionadas en el Apéndice Técnico 1 - Alcance del Proyecto, Capítulo 5, Numeral 5.4 "Tramos con excavación de la plataforma completa para dos calzadas". Se solicita a la ANI suministre los archivos de cálculo de cantidades.	La información suministrada en el cuarto de datos es suficiente para realizar un análisis adecuado del proyecto	Pliegos - Cuarto de datan - Estudios ISA Estudios TYP5A Apéndice Técnico 1 - Alcance de! Provento, Capítulo 5, Numera? 5.4	TÉCNICA
22.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGLIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Revisando los estudios realizados por el Grupo TYP5A CRA con respecto a las modificaciones de trazado del Diseño Geométrico del tramo II sector Río Monos - Otú y del tramo III sector Río Monos — Puerto Berrío entregados por ISA, solamente se encontró un informe describiendo dichas modificaciones y planos planta - perfil en formato PDF, los cuales no tienen elementos geométricos del diseño que permitan realizar su correspondiente análisis. Con el fin de determinar si las modificaciones sugeridas en el Apéndice Técnico 1 Alcance del Proyecto, Capítulo 5, Numeral 5.2 "Modificaciones de trazado respecto de los diseños de partida", son posibles de realizar y favorables para el concesionario, se requieren los Planos Planta - Perfil y Secciones transversales en archivos editables (dwg) de las modificaciones de trazado realizado por TYP5A CRA.	La información suministrada en el cuarto de datos es suficiente para realizar un análisis adecuado del proyecto	Pliegos - Cuarto de datos - Estudios ISA Estudios TYP5A Apéndice Técnico 1 - Alcance del Proyecto, Capítulo 5, Numeral 5,2 "Modificaciones de trazado respecto de los diseños de partida".	TÉCNICA - CUARTO DE DATOS - ALCANCE DE LAS UNIDADES FUNCIONALES

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
23.	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,	En caso de que un Miembro Nuevo entre a ser parte de la estructura plural precalificada, solicitamos comedidamente a la ANI precisar qué ajustes debe tener el acuerdo de permanencia. Entendemos que únicamente se debe incluir el nombre el nuevo miembro en la primera parte de dicho anexo en el que se indica lo siguiente: <i>[insertar nombre del oferente o de los miembros del oferente] domiciliada en [indicar] y representada por [indicar nombre del representante legal], [en adelante los "Integrantes" o "Integrantes de la Estructura Plural"]</i> Favor confirmar nuestro entendimiento y realizar las precisiones que sean pertinentes.	El numeral 3.4 del Pliego de Condiciones establece que Los Oferentes o sus miembros deberán suscribir el Acuerdo de Permanencia, en los términos y condiciones incluidos en el Anexo 4 de este Pliegos de Condiciones y presentarlo junto con su Oferta. En esa medida, El Acuerdo de Permanencia debe ser suscrito por el miembro nuevo.	Anexo 4 Acuerdo de Permanencia	JURÍDICA
24.	SHIKUN & BINUI - GRODCO (BRIGARD & URRUTIA)	2014-409-013815-2, 2014-409-013818-2, 2014-409-013819-2, 25-mar-2014, correo electrónico 21-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013,	En el caso de que una Estructura Plural esté interesada en incluir un Miembro Nuevo con la presentación de la oferta, agradecemos precisar lo siguiente: Entendemos que los únicos documentos que debe aportar un Miembro Nuevo que entre a hacer parte de una estructura plural precalificada son: i. Los que le permitan acreditar su capacidad jurídica (delimitados en el numeral 3.2.2 (c) A) i. del Pliego), debido a que conforme a lo señalado en el numeral 1.4.33 del Pliego, los Miembros Nuevos "en ningún caso podrán los Miembros Nuevos acreditar Capacidad Financiera y/o Experiencia en Inversión". ii. Suscribir la Carta de Presentación de la Oferta conjuntamente con los otros miembros precalificados de la Estructura Plural. iii. Suscribir de forma individual el Anexo 6 "Declaración de Beneficiarios Reales y Origen de sus Recursos". iv. Suscribir de forma individual el Anexo 7 "Acuerdo de Transparencia" v. Suscribir de forma individual el Anexo 8 "Certificación de Parafiscales" (en caso de que sea aplicable). vi. Suscribir de forma individual el Anexo 12 "Mipymes" (en caso de que sea aplicable). Agradecemos confirmar nuestro entendimiento. Solicitamos	En los literales c) y e) del numeral 3.2.1 del pliego de condiciones se establecen cuando se puede modificar un miembro de la estructura plural y los literales c) y e) del numeral 3.2.2 los requisitos que se deben acreditar, respectivamente, dependiendo del caso. En esa misma medida, dependiendo de si la modificación de la estructura plural se originó en virtud de lo establecido en el literal c) o e) del numeral 3.2.1 del pliego de condiciones, deberá acreditarse los requisitos i. se debe acreditar la capacidad jurídica del Miembro Nuevo, de conformidad con el numeral 3.2.2 (c) A). ii. Sí debe suscribir la Carta de Presentación de la Oferta conjuntamente con los otros miembros precalificados de la Estructura Plural. iii. Sí debe suscribir de forma individual el Anexo 6 "Declaración de Beneficiarios Reales y Origen de sus Recursos. iv Suscribir de forma individual el Anexo 7 "Acuerdo de Transparencia".(documento voluntario, de acuerdo al pliego de condiciones v. Sí debe suscribir de forma individual el Anexo 8 "Certificación de Parafiscales" (en caso de que sea aplicable). vi. Sí debe suscribir de forma individual el Anexo 12 "Mipymes" (en caso de que sea aplicable). No obstante lo anterior, el proponente deberá revisar que anexos deberá adjuntar, de acuerdo a la modificación realizada.	Pliego de Condiciones 1.4.33	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				comedidamente a la ANI que esta observación se responda de forma individual, es decir, literal por literal, en aras de favorecer que la respuesta sea lo más clara posible.		
25.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>1- Teniendo como base el hecho que en los diferentes documentos que hacen parte de la Licitación en referencia se expresa que las Autopistas de la Montaña o de la Prosperidad están pensadas para potencializar el desarrollo de Medellín y en Antioquia. (Estudio de demanda de tráfico agosto 9 de 2011, página 13, párrafo 3)”</p> <p>“La importancia estratégica de las Autopistas radica en el mejorado acceso que le proporcionarán a Medellín desde Urabá, el Norte y Sur del País, y el Magdalena Medio, consecuentemente, propiciando su acceso al resto del país y del continente.</p> <p>Sabiendo también que la importancia del tramo VI – Ancon Sur – Tres Puertas. Y en especial el túnel de Tesalia Radica en que los vehículos del valle del Cauca y de Buenaventura con destino a la Costa Norte, ya no tendrán que ingresar ni a Manizales, ni a Pereira. .(Estudio de demanda de tráfico agosto 9 de 2011, página 31, párrafo 1) “</p> <p>“Además, esta variante evita el desvío por Manizales y el consecuente abandono de las más suaves topografías propias de las cercanías del río Cauca. Así, la construcción de esta variante permitirá continuar los viajes en las inmediaciones del valle del Cauca sin mayores ascensos a la Cordillera Central donde se asientan Pereira y Manizales</p> <p>Cual fue el cronograma de Socialización del proyecto Autopistas de la Prosperidad en el departamento de Caldas, sabiendo que esta impactará negativamente nuestro Departamento ?</p> <p>Están estas Socializaciones enmarcadas en el debido proceso que se requiere en un proyecto de esta envergadura. ?</p> <p>Han informado a los proponentes precalificados de la licitación en</p>	<p>El Objetivo General por el cual se socializa ante la comunidad es:</p> <p>Realizar la Socialización del Proyecto Autopistas para la prosperidad con los actores institucionales, sociales y comunitarios en los municipios del área de influencia directa e indirecta; con el fin de darles a conocer las características técnicas, trazados de las vías en la fase 2, y beneficios socio económicos, basados en la información entregada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>Presentar las características técnicas y beneficios socio económicos generales del Proyecto Autopistas para la Prosperidad, en los municipios del área de influencia del proyecto.</p> <p>Presentar en las socializaciones, el trazado general en Fase 2 de las Autopistas para la Prosperidad sobre la aplicación de Google Earth.</p> <p>Recibir, atender y responder de manera oportuna y efectiva las preguntas, expectativas y peticiones que surjan en los procesos de socialización del Proyecto, planteadas por los diferentes actores institucionales o comunitarios.</p> <p>Establecer escenarios adecuados para la comunicación y las buenas relaciones con las comunidades e instituciones del área de influencia del Proyecto.</p> <p>Para la ejecución de las socializaciones del Proyecto se planteó involucrar tanto a las administraciones municipales a través de sus funcionarios, como a las comunidades en general, muy especialmente a los líderes de las juntas de acción comunal y grupos sociales, con el fin de constituirlos en voceros multiplicadores de la información. Para tal efecto, se planeó la realización de reuniones abiertas con convocatoria masiva desde el operador social con el apoyo de las alcaldías, a través de correos electrónicos y llamadas personalizadas a actores clave en cada municipio del área de influencia del proyecto.</p>	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>referencia el malestar de la comunidad Caldense y del impacto que este podría tener en sus cierres financieros. ? Dr Pinilla usted como Caldense debe recordar que para la construcción de la Autopista del café , la comunidad de Chinchiná elevó su voz de protesta hasta tal punto que se perdieron vidas humanas pero nunca se dejó instalar el peaje.</p>	<p>Las socializaciones se plantearon con base en exposiciones iniciales en formato de Power Point, seguidas de espacios para conversatorio, donde tuviera cabida la participación amplia de los asistentes con sus inquietudes, preguntas y peticiones. Las presentaciones utilizadas fueron diseñadas por el equipo estructurador de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); las cuales se proyectaron de acuerdo al municipio y área de influencia de cada uno de los tramos. A estas presentaciones se les efectuaron algunos ajustes de forma, promoviendo un mayor impacto visual en los asistentes, con el fin de generar mayor dinámica en la metodología de ejecución y presentar claridad en los conceptos, para una asimilación eficaz por parte del público asistente. Dentro de las Socializaciones también se contempló un escenario en donde los asistentes pudieran manifestar sus inquietudes y comentarios en relación con el Proyecto; lo cual permitió entablar un conversatorio, donde se recopilaban las percepciones generales de parte de los actores sociales involucrados en el área de influencia del Proyecto.</p> <p>En general el desarrollo de las actividades de las Socializaciones se planteó siguiendo el siguiente orden del día:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Saludo inicial y encuadre por parte del operador social 2. Presentación de las Generalidades del Proyecto Autopistas para la Prosperidad-Concesiones 4G. 3. Respuesta a las preguntas planteadas en la socialización anterior 4. Presentación y explicación de los trazados en la aplicación Google Earth, (municipios, distancias, tipo de intervención, número de puentes y túneles, etc) de acuerdo al área de influencia de cada uno de los tramos diseñados. 5. Espacio para las preguntas, peticiones y sugerencias de los asistentes. 6. Cierre En el componente logístico se programó la grabación en video y sonido de todas las sesiones, se tomó el respectivo registro de asistencia y fotográfico; además se elaboró un acta en los formatos facilitados por la ANI, donde se tomó atenta nota de las preguntas e inquietudes de los asistentes y los 		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
					<p>compromisos adquiridos por las partes.</p> <p>Se han realizado diversas socializaciones en el Departamento de Caldas donde se han presentado los trazados fase II y el alcance de la Concesión Pacifico 3: Viterbo: 30 de julio de 2013 en el auditorio de la Alcaldía Municipal, Supía: 31 de julio 2013 Centro Cívico Cultural del Municipio, La Merced: 1 de Agosto de 2013 en la Casa de la Cultura, Palestina: 5 de septiembre 2013 Institución Educativa Sagrada Familia, San Jose: 07 de septiembre del 2013n auditorio Ancizar Henao, Resguardo indígena Escopetra y Pirza: 9 de septiembre de 2013 Caseta Comunal del Resguardo Indígena Escopetra y Pirza Ubicada en Riosucio, Riosucio: 10 de agosto 2013 Riosucio: 28 de Octubre de 2013 Auditorio Cuerpo de Bomberos, Supía: 29 de Octubre de 2013 en el Auditorio Casa de la Cultura, La Merced: 30 de Octubre de 2013 en el Auditorio Casa de la Cultura. Chinchiná 31 de Octubre de 2013 Salón del Concejo, Viterbo: 1 de Noviembre de 2013 Salón del Concejo, Manizales SCIA 4 de diciembre de 2013 auditoria SCIA de Manizales, Belalcázar 5 de diciembre de 2013 Auditorio Administración Municipal. Con relación a la localización de los peajes el pasado 27 de Febrero de 2014 en Horario de 02:20 p.m. – 03:20 p.m. en la Sala de Juntas de la Alcaldía Municipal de Manizales se expuso el alcance de la concesión Pacifico 3 y la localización de los peajes de toda la concesión.</p>	
26.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	2- El día 4 de Diciembre de 2013 la doctora Nini Johana Diaz Loaiza, Funcionaria de la ANI, socializo el proyecto AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD Y SU ALCANCE EN CALDAS tanto en las Oficinas de la Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos - SCIA y en el recinto de la Asamblea. Tanto los Ingenieros, como los diputados presentamos una serie de inquietudes y temores sobre la socialización de las Autopistas de la Prosperidad en especial lo referente a construcción de Dobles calzadas y ubicación de Peajes. La indignación que se sintió en el recinto de la Asamblea fue plasmado en un comunicado de esa Corporación el cual fue enviado incluso al señor Presidente Juan Manuel Santos. Anexo 1. Se modificó el pliego de condiciones teniendo en cuenta nuestras	Los Cambios y modificaciones realizadas se pueden encontrar en las nuevas versiones de los apéndices técnicos y anexos publicados en el SECOP.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				inquietudes del 4 de diciembre de 2013, en la Socialización antes mencionada, sabiendo que el proyecto inicio su trámite licitatorio el 09-04-2013 03:10 PM, con la publicación en el portal del SECOP de la INVITACIÓN A PRECALIFICAR?.		
27.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>3- Una de las mayores inquietudes que se ha generado en los diferentes estamentos del Departamento de Caldas, es la sensación que las obras se harán en Antioquia para los Antioqueños y se pagaran por Caldenses, Risaraldenses y Vallunos.</p> <p>Por ello solicitamos se defina con claridad</p> <p>a-Donde se ubicaran cada uno de los peajes ?.</p> <p>b- Cuál será el Costo de los Peajes?</p> <p>c-Cuando se comenzará a cobrar estos peajes relacionándolos con el avance y tipo de intervención?</p> <p>d-Donde y cuando se harán los tramos de doble calzada en las Autopistas de la Prosperidad?</p> <p>e-Concuerdan las recomendaciones del estudio de demanda de trafico de agosto de 2011 elaborado por la firma Cal y Mayor Y Asociados, con respecto a ubicación de Peajes, tipo de intervenciones y tiempos de las mismas, con los pliegos de condiciones de la licitación en referencia?</p> <p>f-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de Viterbo hasta Manizales?</p> <p>g-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de Supia hasta Manizales?</p> <p>h-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de la Merced hasta Manizales?</p> <p>i-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de Marmato hasta Manizales?</p> <p>e- Cuanto es el recaudo Mensual de los peajes no concesionados que ya existentes en el proyecto Autopistas de la prosperidad. (en 2013).</p>	<p>a-Donde se ubicaran cada uno de los peajes? Respuesta. La ubicación de los peajes, que se encuentran en el departamento de Caldas como parte de la concesión Pacifico 3, es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Peaje de Irra estará ubicado en el PK 23+700. Este peaje estará ubicado en el tramo entre Irra y Tres Puertas, en el cual se realizaran obras de mejoramiento llevándolo a índices altos de calidad muy superiores a los de la vía actual. • El Peaje de Supía estará ubicado en el PK 20+300. Este peaje estará reubicado en el tramo entre La Pintada y La Felisa, en el cual se realizaran obras de mejoramiento llevándolo a índices de calidad muy superiores a los de la vía actual. • El Peaje de El Guaico estará ubicado en la Variante Tesalia (vía nueva). Este peaje estará ubicado en la Variante de Tesalia la cual representa la construcción de una vía totalmente nueva incluyendo la construcción de un túnel de larga distancia. • El Peaje de Acapulco esta ubicado entre Asia – La Felisa. Este peaje estará ubicado en el tramo entre Asia y La Virginia, en el cual se realizaran obras de mejoramiento llevándolo a índices de calidad muy superiores a los de la vía actual. <p>b-Cuál será el Costo de los Peajes? Respuesta. Las tarifas (costo del peaje) que se plantean para la concesión Pacifico 3, del Proyecto Autopistas para la Prosperidad se plantean en las tablas No.1 y No. 2 Anexas.</p> <p>c-Cuando se comenzará a cobrar estos peajes relacionándolos con el avance y tipo de intervención? Respuesta. Los peajes ubicados en el departamento de Caldas y que hacen parte del Proyecto Autopistas para la prosperidad son los siguientes: Peaje Supía: Este es un peaje existente creado mediante Resolución número 06370 de 12 de julio de 1982 por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Dicha estación de</p>	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
					<p>peaje se encuentra ubicada en el municipio de Supía, perteneciente al departamento de Caldas. El cobro de este peaje permanecerá igual al actualmente cobrado (actualizado por la inflación de cada año como viene haciéndose), hasta el momento en que se terminen las obras realizadas en el tramo La Pintada – La Felisa en Diciembre de 2019. Después de esta fecha, se reubicara el peaje y se aumentará la tarifa, respondiendo únicamente a la firma del Acta de Terminación de las obras planteadas para el tramo y que corresponde a las cifras presentadas en las tablas de la anterior respuesta.</p> <p>Peaje Irrá: Este es un peaje nuevo que se instalara en el tramo entre Irrá - Tres Puertas. El comienzo del cobro de este nuevo peaje se dará, únicamente después de Diciembre de 2018 al finalizar la ejecución de las obras anteriormente mencionadas. El costo de este peaje corresponde a las cifras presentadas en las tablas de la anterior respuesta.</p> <p>Peaje Guaico: Este es un peaje nuevo que se instalará al terminar la construcción de la Variante Tesalia, la cual incluye un túnel de 2,6 km, Actualmente no existe esta vía. El inicio del cobro de esta tarifa se hará en los primeros diez (10) días del mes siguiente en el que se hayan culminado y se haya firmado el Acta de Terminación de la Unidad Funcional Variante Tesalia.</p> <p>Peaje Acapulco: Este es un peaje existente creado mediante Resolución número 11846 de 24 de septiembre de 2000 por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Dicha estación de peaje se encuentra ubicada entre el sitio conocido como Asia del municipio de Viterbo (departamento de Caldas) y el municipio de La Virginia (departamento de Risaralda). El cobro de este peaje permanecerá igual al actualmente cobrado (actualizado por la inflación de cada año como viene haciéndose), hasta el momento en que se terminen las obras realizadas en el tramo Asia – La Virginia en Diciembre de 2016. Después de esta fecha se aumentará la tarifa, respondiendo únicamente a la firma del Acta de Terminación de las obras planteadas para el tramo y que corresponde a las cifras presentadas en las tablas de la anterior respuesta.</p>		



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
					<p>Todos los aumentos de tarifas o la implementación de tarifas de peajes nuevos, corresponden tanto a:</p> <p>∝ Tarifas a implementar en tramos del sistema troncal del proyecto con una calzada sencilla concesionada de alta calidad de servicio (índices muy superiores a los de la vía actual), como es el caso del peaje Irrá y del peaje Acapulco.</p> <p>∝ Tarifas a ser implementada en tramos del sistema troncal del proyecto con una calzada sencilla concesionada de alta calidad de servicio (índices muy superiores a los de la vía actual) una vez túneles importantes de una calzada sencilla entren en operación como es el caso del peaje Supía y del peaje Guaico.</p> <p>Estos aumentos de tarifas o la implementación de tarifas en peajes nuevos se dan únicamente en el momento en que se terminen las obras de los tramos en los que se encuentren ubicados dichos peajes y al tipo de intervención que se realice sobre los mismos. Esto teniendo en cuenta que hasta que no se cuente con una obra 100% funcional, no se incrementará la tarifa.</p> <p>La tabla No 3 muestra un resumen de la información anterior:</p> <p>d-Donde y cuando se harán los tramos de doble calzada en las Autopistas de la Prosperidad? Respuesta: De las doble calzadas mencionadas en la siguiente tabla, cabe mencionar que las que se construirán entre La Pintada – Bolombolo – Ancón Sur, representan una trascendencia mayor en términos de beneficios y ahorros en tiempos de viaje y costos de operación vehicular entre el sur occidente del país y Medellín, haciendo parte de la consolidación del corredor occidental y favoreciendo el comercio intrarregional así como el comercio de la región hacia Buenaventura.</p> <p>El resumen de los tramos de doble calzada en el proyecto Autopistas para la prosperidad se muestra en la Tabla No. 4.</p>	



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN																														
					<p>e-Concuerdan las recomendaciones del estudio de demanda de tráfico de agosto de 2011 elaborado por la firma Cal y Mayor Y Asociados, con respecto a ubicación de Peajes, tipo de intervenciones y tiempos de las mismas, con los pliegos de condiciones de la licitación en referencia? Los lineamientos generales del estudio de Cal y Mayor se ven reflejados en la estructuración del proyecto Autopistas de la Prosperidad, pero es importante resaltar que este estudio se tomo como referencia para la estructuración del proyecto actual, el cual tiene sus propios estudios técnicos y de tráfico, además estos nuevos estudios definen ubicaciones, tipo de intervenciones y tiempos. Todos los anexos e informes técnicos al igual que los informes de tráfico y estructuración se encuentran en el cuarto de datos del proceso y brindan información altamente detallada frente a esta y otras de las realizadas.</p> <p>f-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de Viterbo hasta Manizales? Una vez finalizadas las obras después de Diciembre de 2019 los costos de peajes de los diferentes vehículos que transitan por Autopistas para la Prosperidad desde Viterbo hasta Manizales son:</p> <table><thead><tr><th>Nombre Peaje</th><th>Costo de Viterbo – Manizales</th><th>(Pesos Constantes Dic 2012)</th><th>CAT I</th><th>CAT II</th><th>CAT III</th><th>CAT IV</th><th>CAT V</th><th>CAT VI</th><th>CAT VII</th></tr></thead><tbody><tr><td>Peaje El Guaico</td><td>12.700</td><td>15.800</td><td>15.800</td><td>15.800</td><td>37.700</td><td>47.400</td><td>54.800</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Total</td><td>12.700</td><td>15.800</td><td>15.800</td><td>15.800</td><td>37.700</td><td>47.400</td><td>54.800</td><td></td><td></td></tr></tbody></table> <p>Estos costos tienen implícitos el ahorro en los tiempos de viaje, la reducción en los costos de operación vehicular, incluyendo el consumo de gasolina o ACPM, haciendo uso de una vía completamente nueva, Variante Tesalia, la cual incluye un túnel de 2.5 km y vías mejoradas en su totalidad, cumpliendo con índices de corredores viales de cuarta generación (muy superiores a los actuales), Faltaría incluir el valor del peaje de</p>	Nombre Peaje	Costo de Viterbo – Manizales	(Pesos Constantes Dic 2012)	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII	Peaje El Guaico	12.700	15.800	15.800	15.800	37.700	47.400	54.800			Total	12.700	15.800	15.800	15.800	37.700	47.400	54.800			
Nombre Peaje	Costo de Viterbo – Manizales	(Pesos Constantes Dic 2012)	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII																											
Peaje El Guaico	12.700	15.800	15.800	15.800	37.700	47.400	54.800																													
Total	12.700	15.800	15.800	15.800	37.700	47.400	54.800																													

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN																																																
					<p>San Bernardo del Viento, perteneciente a la concesión Autopistas del Café.</p> <p>g- Cuanto costarán los peajes para un vehículo que parta de Supía hasta Manizales?</p> <p>Una vez finalizadas las obras después de Diciembre de 2018 los costos serían los siguientes: Nombre Peaje Costo de Supía – Manizales (Pesos Constantes Dic 2012)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>CAT I</td> <td>CAT II</td> <td>CAT III</td> <td>CAT IV</td> <td>CAT V</td> <td>CAT VI</td> <td>CAT VII</td> </tr> <tr> <td>Peaje Irrá</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>26.200</td> <td>32.900</td> <td>38.000</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>26.200</td> <td>32.900</td> <td>38.000</td> </tr> </table> <p>Estos costos tienen implícitos el ahorro en los tiempos de viaje y la reducción en los costos de operación vehicular haciendo uso de una vía mejorada en su totalidad cumpliendo con índices de corredores viales de cuarta generación (muy superiores a los actuales).</p> <p>No se tiene en cuenta el costo del peaje de Supía ya que al reubicarse entraría a hacer parte del departamento de Antioquia y no se tendrá en cuenta en este recorrido</p> <p>h-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de la Merced hasta Manizales hasta Manizales? Una vez finalizadas las obras después de Diciembre de 2018 los costos serían los siguientes: Nombre Peaje Costo de la Merced – Manizales (Pesos Constantes Dic 2012)</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>CAT I</td> <td>CAT II</td> <td>CAT III</td> <td>CAT IV</td> <td>CAT V</td> <td>CAT VI</td> <td>CAT VII</td> </tr> <tr> <td>Peaje Irra</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>26.200</td> <td>32.900</td> <td>38.000</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>10.900</td> <td>26.200</td> <td>32.900</td> <td>38.000</td> </tr> </table> <p>Estos costos tienen implícitos el ahorro en los tiempos de viaje y la reducción en los costos de operación vehicular haciendo uso de una vía mejorada en su totalidad cumpliendo con índices de corredores viales de cuarta generación (muy</p>		CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII	Peaje Irrá	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000	Total	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000		CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII	Peaje Irra	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000	Total	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000	
	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII																																															
Peaje Irrá	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000																																															
Total	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000																																															
	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV	CAT V	CAT VI	CAT VII																																															
Peaje Irra	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000																																															
Total	8.700	10.900	10.900	10.900	26.200	32.900	38.000																																															

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN																
					<p>superiores a los actuales).</p> <p>No se tiene en cuenta el costo del peaje de Supía ya que al reubicarse entraría a hacer parte del departamento de Antioquia y no se tendrá en cuenta en este recorrido</p> <p>i-Cuanto costaran los peajes para un vehículo que parta de Marmato hasta Manizales? Una vez finalizadas las obras después de Diciembre de 2018 los costos serían los siguientes:</p> <table border="1"> <tr> <td>Nombre Peaje</td> <td>Costos Marmato</td> <td>hasta Manizales</td> <td>(Pesos Constantes Dic 2012)</td> </tr> <tr> <td>CAT I</td> <td>CAT II</td> <td>CAT III</td> <td>CAT IV CAT V CAT VI CAT VII</td> </tr> <tr> <td>Peaje Irrá</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900 10.900 26.200 32.900 38.000</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>8.700</td> <td>10.900</td> <td>10.900 10.900 26.200 32.900 38.000</td> </tr> </table> <p>Estos costos tienen implícitos el ahorro en los tiempos de viaje y la reducción en los costos de operación vehicular haciendo uso de una vía mejorada en su totalidad cumpliendo con índices de corredores viales de cuarta generación (muy superiores a los actuales).</p> <p>No se tiene en cuenta el costo del peaje de Supía ya que al reubicarse entraría a hacer parte del departamento de Antioquia y no se tendrá en cuenta en este recorrido</p> <p>j- Cuanto es el recaudo Mensual de los peajes no concesionados que ya existentes en el proyecto Autopistas de la prosperidad. (en 2013).</p> <p>La ANI no posee dicha información ya que estos peajes hacen parte del contrato celebrado entre el INVIAS y la sociedad ODINSA Proyectos e Inversiones S.A ("ODINSA").</p>	Nombre Peaje	Costos Marmato	hasta Manizales	(Pesos Constantes Dic 2012)	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV CAT V CAT VI CAT VII	Peaje Irrá	8.700	10.900	10.900 10.900 26.200 32.900 38.000	Total	8.700	10.900	10.900 10.900 26.200 32.900 38.000	
Nombre Peaje	Costos Marmato	hasta Manizales	(Pesos Constantes Dic 2012)																			
CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV CAT V CAT VI CAT VII																			
Peaje Irrá	8.700	10.900	10.900 10.900 26.200 32.900 38.000																			
Total	8.700	10.900	10.900 10.900 26.200 32.900 38.000																			
28.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	4- La Autopista de la prosperidad se ha publicitado como la longitudinal del occidente Colombiano, llevando la carga desde el sur del País hasta la costa Atlántica. Sin embargo en los diseños de la Autopista de la Prosperidad, no se tuvo la continuidad de la vía al margen del río Cauca, lo que puede generar como ustedes mismos lo dicen el riesgo que las personas escojan la Ruta del	Es de mayor importancia resaltar que el estudio al que se hace referencia fue realizado por Cal y Mayor para ISA en el año 2011. Este estudio fue utilizado como base de referencia para el desarrollo del estudio de tráfico realizado e implementado por Económica Consultores para la estructuración del proyecto Autopistas para la prosperidad (estructuración diferente a la de	TÉCNICA																

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>Sol como vía para llevar sus productos a la Costa Atlántica. Si a eso le sumamos una de las Alternativas de la Vía Manizales – Bogotá, presentada por INVIAS en fase I, que nos conecta desde el kilómetro 41 (Manizales) hasta la Autopista del Sol, es altamente probable que el flujo Vehicular preferirá llegar a la Ruta del Sol Pasando por Caldas, hecho que si impactaría positivamente la economía de nuestro Departamento en especial las regiones I Occidental, el Norte y el oriente Caldense, y aumentaría de paso la Sensibilidad de la Autopista de la Prosperidad, sabiendo que puede ser más atractivo para los transportadores conectarse directamente con la Ruta del Sol, el puerto Multimodal de la Dorada y Bogotá. (Estudio de demanda de trafico agosto 9 de 2011, página 23, párrafo 1)”</p> <p>Una sensibilidad estudiada, en la que se asume la construcción completa de la Ruta del Sol, con la posibilidad de desarrollar velocidades a flujo libre de 110 km/h entre Puerto Salgar y la Y de Ciénaga, muestra que hay una disminución de tráfico en las ADM. Es menor, en las áreas cercanas a Medellín—natural por la composición del tráfico allí, metropolitano en su mayoría. Sin embargo, el análisis indica que la disminución potencial de tráfico causado por una muy desarrollada Ruta del Sol contra las ADM en un estado más precario de avance (velocidades máximas a flujo libre de 80 km/h) es severo, y alcanza valores de aproximadamente 25% en el Nordeste Antioqueño y de valores de aproximadamente 10% en el Tramo 4. En el Tramo 1 la disminución es despreciable, pero el Tramo 3 refleja el impacto sobre el Sistema, experimentando disminuciones 3.9% en promedio, con una dispersión relativamente alta (ver párrafo sobre el Tramo 3, arriba). Lo anterior indica que la Ruta del Sol es una competencia para las ADM en la medida en que aquella sea muy superior a la ADM. Se resalta que los análisis realizados hasta la fecha—el Escenario Base, por ejemplo—les dan ventajas competitivas iguales, tanto a la Ruta del Sol como a las ADM. Pero, para que esto se materialice, el calendario de ejecución de obra ha de cumplirse, de acuerdo con los planes para las ADM. Una sensibilidad estudiada, en la que se asume la construcción completa de la Transversal de las Américas, asumiendo para</p>	<p>Autopistas de la Montaña) cuyos informes y resultados pueden encontrarse en el cuarto de datos del Proyecto.</p> <p>Dentro del modelo de transporte desarrollado por Económica Consultores, la estimación de la demanda de los corredores incluidos en el proyecto “Autopistas para la Prosperidad” se realizó en el contexto de un modelo de asignación de flujos. Este modelo se alimenta con la información de orígenes destino, la descripción de la red vial tanto del proyecto como de su zona de influencia y un factor de impedancia que, en este caso, es el costo unitario de transporte asociado a cada tramo. Puesto que el mejoramiento en las especificaciones de vías que pueden constituirse en rutas alternativas para los corredores intervenidos por Autopistas para la Prosperidad afecta la captura de flujos del proyecto, en las modelaciones de los escenarios futuros de tráfico se consideró la entrada en operación gradual de proyectos viales, que se encuentran actualmente en ejecución o en los planes de inversión de la ANI y/o el INVIAS. Finalmente, con la herramienta de asignación de flujos, se realiza un análisis para determinar la sensibilidad de los resultados a parámetros de entrada del modelo.</p> <p>Para estimar la demanda del proyecto, fue necesario realizar una calibración de la misma ya que en una aproximación inicial existían diferencias entre los volúmenes observados y los volúmenes asignados por el modelo (TRANSCAD). Por lo tanto se implementó el método de rutas múltiples; el cual indica que para cada par Origen-Destino, los volúmenes asignados a lo largo de las mejores trayectorias múltiples se comparan con los volúmenes observados y se actualizan.</p> <p>Según origen, la demanda usuaria de la red se genera como se muestra en la Ilustración No. 1 Anexa. Fuente: Estudio de Tráfico Vías Para La Prosperidad. Económica Consultores (2013).</p> <p>Los principales flujos que se generan en zonas aledañas al proyecto son los que se muestran en la Ilustración No. 2 Anexa. Fuente: Estudio de Tráfico Vías Para La Prosperidad. Económica Consultores (2013).</p>		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>estas velocidades de 100 km/h, muestra que ésta aumenta el tráfico de las ADM. El análisis de sensibilidad a la construcción de estas dos obras, pone en evidencia que una vía transversal, como la Transversal de las Américas, refuerza el mercado de las ADM mientras que una ruta longitudinal, como la Ruta del Sol, puede convertirse en competencia—de acuerdo a las ventajas ofrecidas por la una o la otra. La realización de un alcance bajo en las ADM (una calzada sencilla en todo el Sistema, sin intervenir el Tramo 1), muestra que, bajo las asunciones de modelación adoptadas, donde no se cambia la capacidad de producción y generación de tráfico por efecto de las buenas vías (dobles calzadas, en este caso), la sensibilidad del Sistema a la construcción de una segunda calzada es baja—cercana al 3%.</p> <p>Se actualizó el Estudio de tráfico y estimaciones de la demanda actual y futura a nivel Fase II para determinar la viabilidad técnica y financiera del Proyecto Corporativo Autopistas de la Montaña, presentado en agosto de 2011, con la variable de la Posible vía Manizales – Bogotá Partiendo del Kilómetro 41 en el Municipio de Manizales?.</p> <p>Solicitamos matriz comparativa entre la Longitudinal de occidente por la Autopista de la Prosperidad y la longitudinal de occidente conectándose por Caldas a la Autopista del Sol.</p>		
29.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>5- Sabiendo que los Estudios de tráfico y estimaciones de la demanda actual y futura a nivel Fase II para determinar la viabilidad técnica y financiera del Proyecto Corporativo Autopistas de la Montaña fueron realizado con estadísticas hasta el año 2010. Se han aplicado al modelo los datos de los años 2011, 2012, y 2013. En especial los referentes a TLC, PIB, y TPD.?</p>	<p>Los indicadores mencionados se tuvieron en cuenta dentro de la proyección de tráfico; El principal driver en la proyección de tráfico del modelo es el PIB el cual se ha actualizado e implementado en el modelo de transporte utilizado en la estructuración tanto a las cifras actualmente proyectadas como a distintos escenarios de comportamiento del mismo; El factor de Comercio Exterior (TLC entre otros) se tuvo en cuenta tanto para la modelación de tráfico como para el cálculo de los beneficios socioeconómicos que resultan del proyecto.</p>	TÉCNICA
30.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>7- Existe algún parámetro legal que permita descalificar algunos de los precalificados para la licitación en referencia por las posibles relaciones que denuncia el portal ABOUTAEC BUSSINESS INTELLIGENSE. Anexo 2. http://www.aboutaec.com/Colombia_Concessions_SP.php</p>	<p>Las causales de rechazo de una Oferta están incluidas en el Pliego de Condiciones</p>	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN	
31.	SOCIEDAD CALDENSE DE INGENIEROS CIVILES	2014-409-013187-2, 20-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	8- Solicitamos que el proceso Licitatorio sea suspendido hasta tanto no se haga una socialización del proyecto autopistas de la Prosperidad en el Departamento de Caldas con participación de todos los estamentos de la sociedad incluidos los alcaldes Municipales del área de influencia por ustedes definido en la página 168 del Estudios de tráfico y estimaciones de la demanda actual y futura a nivel Fase II para determinar la viabilidad técnica y financiera del Proyecto Corporativo Autopistas de la Montaña.	Su solicitud no procede, ya que se han realizado diversas socializaciones en el Departamento de Caldas donde se han presentado los trazados fase II y el alcance de la Concesión Pacífico 3: Municipio de Viterbo: 30 de julio de 2013 en el auditorio de la Alcaldía Municipal, Supía: 31 de julio 2013 Centro Cívico Cultural del Municipio, La Merced: 1 de Agosto de 2013 en la Casa de la Cultura, Palestina: 5 de septiembre 2013 Institución Educativa Sagrada Familia, San Jose: 07 de septiembre del 2013n auditorio Ancizar Henao, Resguardo indígena Escopetra y Pirza: 9 de septiembre de 2013 Caseta Comunal del Resguardo Indígena Escopetra y Pirza Ubicada en Riosucio, Riosucio: 10 de agosto 2013 Riosucio: 28 de Octubre de 2013 Auditorio Cuerpo de Bomberos, Supía: 29 de Octubre de 2013 en el Auditorio Casa de la Cultura, La Merced: 30 de Octubre de 2013 en el Auditorio Casa de la Cultura. Chinchiná 31 de Octubre de 2013 Salón del Concejo, Viterbo: 1 de Noviembre de 2013 Salón del Concejo, Manizales SCIA 4 de diciembre de 2013 auditoria SCIA de Manizales, Belalcázar 5 de diciembre de 2013 Auditorio Administración Municipal. Con relación a la localización de los peajes el pasado 27 de Febrero de 2014 en Horario de 02:20 p.m. – 03:20 p.m. en la Sala de Juntas de la Alcaldía Municipal de Manizales se expuso el alcance de la concesión Pacífico 3 y la localización de los peajes de toda la concesión.	TÉCNICA	
32.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-013389-2, 2014-409-013390-2, 21-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El costo de tener una emisora de radio, en sus componentes legales y gubernamentales para acceder a su operación, así como en sus componentes administrativos y técnicos, es muy alto, en relación a los beneficios que se espera debe recibir el usuario. Esto, en tanto, tales beneficios pueden ser brindados por el concesionario con igual calidad si realiza convenios con emisoras ya existentes, en operación y con área de influencia en el corredor del proyecto, de tal manera que sea a través de ellas que se de la información radial a los usuarios y con la periodicidad requerida. Como medida complementaria se proponen avisos a lo largo del corredor del proyecto informando sobre la estación radial a sintonizar para obtener información sobre el estado de la vía.	Su observación se tuvo en cuenta y se hicieron los cambios mediante Adenda.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.3.2.3	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				Lo anterior, sumado a que el contrato ya contempla otros mecanismos de información al usuario en la vía del proyecto, como los paneles LED.			
33.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-013389-2, 21-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Solicitamos eliminar todas las obligaciones exigidas para el diseño, licenciamiento ambiental, gestión predial y obras relacionadas con la denominada futura segunda calzada, teniendo en cuenta la incertidumbre que genera tal exigencia, en tanto es incierto el volumen de tráfico requerido en un futuro cercano, de suerte que su ingreso signifique un aporte sustancial a los ingresos requeridos para justificar la inversión, sumado a la falta de definición técnica, ausencia de vigencias futuras y otras consideraciones como la falta de información de la estructuración inicial por parte del proyecto acerca de temas fundamentales como son: sociales, ambientales y prediales para la futura segunda calzada.</p> <p>Nuestra petición encuentra sustento por demás en otras razones de orden financiero que acompañan tal exigencia y que impactan ciertamente a la concesión, como lo es el cumplimiento de indicadores en la etapa operativa</p>	<p>Su observación no procede, La construcción de Obras adicionales que darán mayor puntaje a la oferta técnica, segunda calzada de la variante Tres Puertas - La Manuela, tal y como se encuentra definida en el apéndice técnico "constituye las obras adicionales que darán mayor puntaje a la oferta técnica para la adjudicación de la concesión." "La remuneración de estas obras se encuentra prevista dentro de los pagos a los que tiene derecho el concesionario conforme a lo establecido en el Contrato Parte General y Parte Especial y por lo tanto en caso de ser ofertadas por el Concesionario las obras adicionales formarán parte integral de la UF3 y deberán cumplir con la totalidad de las características geométricas, técnicas y con todos los indicadores de disponibilidad, calidad y nivel de servicio, establecidos para este proyecto".</p>	Apéndice Técnico 1. Literal a) Numeral 2.4, Numeral 2.5 y Numeral 5.4	TÉCNICA
34.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>En el Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto) en el numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) en la tabla 3 (Unidades funcionales del proyecto) para la UF3 en la columna de intervención prevista se especifica lo siguiente: "Rehabilitación de la vía existente"</p> <p>En el capítulo 4 de este mismo apéndice, en el numeral 4.2 (Alcance de las intervenciones) se tiene la siguiente definición: (iii) 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.</p> <p>(1) 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.</p> <p>Esto significa que se debe contar con información suficiente que</p>	<p>La información técnica referente a la Unidad Funcional mencionada se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta</p>	Apéndice Técnico 1 (Alcance del Proyecto) Numeral 2.3	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>permita proyectar la totalidad de obras que se puedan requerir.</p> <p>I) Dentro de los estudios Hidráulicos y de Hidrología que puso a disposición la ANI se tienen las siguientes observaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No hay información referente al estado o cantidad de tramos de cunetas que tiene el sector en la actualidad. 2. No hay información referente al estado o cantidad de tramos de filtro que tiene el sector en la actualidad. 3. No existe un análisis de la capacidad o una revisión técnica que permita conocer el estado real y las deficiencias que pueda tener el sistema de drenaje de la carretera, de manera que se pueda realizar un adecuado análisis de presupuesto. 4. Los análisis de capacidad y revisiones técnicas que la ANI puso a disposición en la información entregada corresponden a la calzada derecha, proyecto nuevo que se adelantara en una fase posterior. <p>Se solicita entonces a la ANI aclarar las consideraciones que tuvieron en términos de las obras propuestas y que fueron incluidas en el CAPEX, referentes a las intervenciones hidráulicas que se deben adelantar en la Unidad Funcional 3, toda vez que para la intervención propuesta solamente se cuenta con un inventario de obras de drenaje transversal (alcantarillas y boxculverts), y será responsabilidad del Concesionario asumir todos los riesgos asociados a la infraestructura existente en éste tramo.</p> <p>En caso de que se cuente con información adicional referente a estos temas, se ponga a disposición de los proponentes para su análisis.</p> <p>II) Para el caso de los puentes existentes en esta Unidad Funcional, se presenta una situación similar en donde no existe ningún tipo de análisis de esta infraestructura y solamente se tiene a disposición un inventario.</p> <p>Se solicita entonces a la ANI aclarar las consideraciones que tuvieron en términos de las obras propuestas y que fueron incluidas en el CAPEX, referentes a las intervenciones en las estructuras existentes que se deben adelantaren la Unidad Funcional 3. En caso de que se cuente con información adicional</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>referente a estos temas, se ponga a disposición de los proponentes para su análisis.</p> <p>III) Para el caso de los taludes existentes en esta Unidad Funcional que presenta problemas de estabilidad, se solicita a la ANI aclarar las consideraciones que tuvieron en términos de las obras propuestas y que fueron incluidas en el CAPEX, referentes a las intervenciones que se deben adelantaren la Unidad Funcional 3.</p> <p>IV) Para el caso de los carriles de adelantamiento se tiene únicamente un estudio a nivel conceptual de diseño geométrico, el cual NO cuenta con información al mismo nivel que se presenta las Unidades Funcionales 1, 2 y 4. Se solicita a la ANI aclarar las consideraciones que tuvieron en términos de las obras propuestas y que fueron incluidas en el CAPEX, referentes a construcción de este tercer carril en los sectores definidos en la Unidad Funcional 3.</p> <p>V) Para el caso de los taludes que se deben intervenir para adelantar la construcción de los carriles de adelantamiento, no se encuentra ningún tipo de análisis, ni proyección de las obras y actividades de estabilización y drenaje que se pueda requerir. Se solicita a la ANI aclarar las consideraciones que tuvieron en términos de las obras propuestas y que fueron incluidas en el CAPEX, referentes a las intervenciones que se deben adelantar en la Unidad Funcional 3.</p>			
35.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Con referencia a los estudios y diseños adelantados por el Consorcio DIS S.A. EDL LTDA para ISA, en la información Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en la información de planos e informes para Hidrología, se solicita aclarar a la ANI si cuenta con información adicional de cartografía a la presentada, que tenga la delimitación de cuencas con curvas de nivel en escala 1:10.000 o 1:25.000, para verificar pendientes y tiempos de concentración.	La información técnica referente a los estudios hidrológicos e hidráulicos se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	Estudios y Diseños Consorcio DIS S.A. EDL LTDA para ISA, en la información Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en la información de planos e informes para Hidrología	TÉCNICA
36.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En los estudios y diseños adelantados por el Consorcio DIS S.A. EDL LTDA para ISA, en la información Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en el "informe Hidrología Tramo II San Jose del Nus - Caucasia", de la tabla Caudales Tramo II RIO MONOS - OTU Autopista de la montaña TR 25 años Tramos	La información técnica referente a los estudios hidrológicos e hidráulicos se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	Estudios y Diseños adelantados por el Consorcio DIS S.A. EDL LTDA para ISA, en la información	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				K0+000 . k35+500, resumen de caudales por alcantarillas, no es posible cotejar la abscisa de la vía con el número de obra, debido a que no corresponden, a partir de la obra N63. Adicionalmente los caudales calculados, tampoco se pueden asociar los caudales a las abscisas, porque las cuencas no están asociadas con el abscisado. Se solicita a la ANI aclarar si cuenta con información adicional que ajuste ésta situación, de forma que la ponga a disposición de los proponentes.		Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, de la tabla Caudales Tramo II RIO MONOS - OTU Autopista de la montaña TR 25 años Tramos K0+00 . k35+500, resumen de caudales por alcantarillas
37.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	De los estudios de TYPESA - CRA, en el diseño Fase II de las conexiones, en Magdalena 2, en el informe "Diseño Fase II, Capítulo II, Estudio de Hidrología Hidráulica y Socavación Variante Puerto Berrio, no se incluyen planos con delimitación de cuencas. Se solicita a la ANI aclarar si cuenta con información adicional, de forma que la ponga a disposición de los proponentes.	La información técnica referente a los estudios hidrológicos e hidráulicos se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	TÉCNICA
38.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En los estudios de TYPESA - CRA, en el diseño Fase II de las conexiones, en Magdalena 2, en el informe "Diseño Fase II, Capítulo II, Estudio de Hidrología Hidráulica y Socavación Variante Puerto Berrio no se encuentra información referente al drenaje adicional que se requerirá en las zonas de acumulación de agua que existen paralelos al proyecto a partir del K 18+000, sectores que serán intervenidos por las actividades de mejoramiento planteadas. Estos sitios son de alto riesgo por variación de nivel. Se solicita a la ANI aclarar si cuenta con información adicional que ajuste ésta situación, de forma que la ponga a disposición de los proponentes, o que consideraciones tuvo dentro del CAPEX con relación a esta condición.	La información técnica referente a los estudios hidrológicos e hidráulicos se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	TÉCNICA
39.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En los estudios de TYPESA - CRA, en Estudios Técnicos adicionales, en el informe denominado "Capítulo 3 Diseño de taludes" se solicita a la ANI aclarar En el análisis de estabilidad de taludes, qué norma tuvo en cuenta para la condiciones de Factor de Seguridad límite? ¿El Código de Puentes o la normatividad NSR-10?	Las condiciones de Factor de Seguridad Límite fueron definidas en base a la experiencia del equipo redactor y a normativas de uso habitual, entre ellas la NSR-10	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN	
40.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En algunos puentes de las Unidades Funcionales I y II se implantan zapatas en laderas de alta pendiente con grandes, cortes asociados, no se encuentra información en ninguno de los estudios referente a las obras de estabilización necesarias para realizar los emplazamientos de las zapatas en ladera de alta pendiente con espesores de suelo residual tal altos. Agradecemos aclarar si se omitió el estudio y cuantificación de estas obras o existe información adicional al respecto.	La información técnica referente a las cimentaciones de puentes se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	Ingeniería de diseño Fase II - factibilidad, los estudios de impacto ambiental y las gestión predial preliminar, asociados al proyecto vial Autopistas de la Montaña Implantación planta perfil Planos UF1 29,30,32,33,34,,36,37,4 0,45,47,48,50,53 ,54,55,57,59 Planos UF2 1,2,3,4,6,7,8,10,11,14,1 5,16,17,20,21,22, 23,24,26,,27	TÉCNICA
41.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En los diseños propuestos para el puente de la variante en Puerto Berrio sobre el Río Magdalena, no se contempla paso peatonal en la zona del río. Solicitamos nos confirmen si esta propuesta contempla dicha información.	El concesionario deberá valorar las necesidades de movilidad peatonal en la zona de proyecto y la conveniencia de facilitar el paso de peatones en el punto mencionado	Diseño Fase II Capítulo V Diseño de puentes, pontones y viaductos Variante Puerto Berrio	TÉCNICA
42.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	3. Obras complementarias. INSERTA TABLA De conformidad con lo establecido en el numeral 1.103 de la Minuta del Contrato Parte General, del proceso de la referencia, por Obra complementaria se entiende: "Son aquellas obras -incluyendo además de obras civiles, la adquisición y montaje de equipos de control de tráfico, Peajes o cualquier otro relacionado con el Proyecto- que no estén contempladas en las obligaciones a ser ejecutadas por el Concesionario como parte de las Intervenciones de conformidad con lo previsto en este Contrato y en las Especificaciones Técnicas, en los términos de la Sección 19.2 de esta Parte General." [se resalta y subraya fuera de texto] Por su parte, el numeral 19.1 del contrato regula las obras que se denominan menores no previstas, solicitadas por Autoridades Gubernamentales o por comunidades, frente a lo cual indica: (a) Durante la ejecución del presente Contrato la ANI podrá decidir que se ejecuten obras menores no previstas ni en las	El concesionario deberá analizar las condiciones de accesibilidad de los predios y municipios aledaños a la traza del proyecto, y disponer los accesos que sean necesarios para garantizar una adecuada conectividad en condiciones suficientes de seguridad.		TÉCNICA



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>Especificaciones Técnicas de este Contrato ni en la Licencia Ambiental y/u otros permisos o concesiones ambientales, solicitadas por las Autoridades Gubernamentales del orden nacional, departamental o municipal o por comunidades ubicadas dentro del área de influencia directa del Proyecto y que resulten indispensables para la normal ejecución del Proyecto. A través del mecanismo de ejecución de obras menores a que se refiere esta Sección, no se podrán incluir obras que pretendan ampliar de manera sustancial la capacidad de las vías que hacen parte del Proyecto ni otro tipo de inversiones que cambien sustancialmente el alcance del Proyecto. Este tipo de obras se tramitarán, de ser el caso, cumpliendo con los requisitos previstos en este Contrato para las Obras Complementarias.</p> <p>Las Obras Complementarias sólo podrán acordarse y ejecutarse después de vencido el tercer año contado a partir de la Fecha de Inicio hasta el vencimiento del mes doscientos sesenta y uno (261) contado desde la Fecha de Inicio." De lo anterior se entiende, que las obras complementarias son aquellas que en la ejecución contractual deben realizarse para cumplir de forma cabal con el objeto contratado, o para dar cumplimiento a exigencias que surjan en el proceso de ejecución para el normal funcionamiento del Proyecto, obras que en todo caso, no estaban previstas dentro del alcance contractual. Teniendo en cuenta lo anterior, nos genera gran preocupación, que obras que desde ahora, se conoce deberán realizarse, no se incluyen dentro del alcance del este Proyecto, quedando relegadas a ser ejecutadas en algún momento, posiblemente como obra complementaria, no obstante ser su ejecución de gran sensibilidad para el Proyecto. Específicamente nos referimos a los accesos a las poblaciones vecinas del Proyecto, obras de una importancia clara a nivel de socialización, lo que sin duda puede generar inconvenientes con la comunidad. En efecto, carece de presentación que el Proyecto no contemple dichos accesos, los cuales seguramente serán una exigencia de la comunidad al ser una necesidad clara y real, la cual no entenderá que la obra tal vez, será realizada en algún punto después de vencido el tercer año contado a partir de la</p>		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>Fecha de Inicio hasta el vencimiento del mes doscientos sesenta y uno (261) contado desde la Fecha de Inicio.</p> <p>Consideramos que la situación referida, constituye un riesgo importante para el Proyecto, que debe ser considerado por la Entidad, para que el valor de dichas inversiones sea incluido dentro del Capex, ya que las obras sin duda serán de obligatoria ejecución.</p> <p>Por lo anotado y con el propósito de brindar tranquilidad a la comunidad vecina del proyecto, solicitamos que la ANI incluya dentro del alcance del contrato, la ejecución de los accesos a las poblaciones, contemplado la construcción de variantes a las poblaciones que necesiten de dichas obras, así como aquellas que sean exigidas por las comunidades por su proximidad con el corredor concesionado. De igual forma se solicita que se incluya la construcción de accesos a predios aledaños, lo anterior para que resulte posible cumplir con lo establecido en el Apéndice Técnico 7 - Gestión Predial, el cual en el literal (ej del numeral 3,1 establece:</p> <p>"(e) Garantizar que los predios aledaños al corredor vial del proyecto queden con el acceso necesario que les permita su desarrollabilidad y funcionalidad, para lo cual deberá identificar en el diseño, las obras a desarrollar en el derecho de vía para el acceso a los predios aledaños."</p>		
43.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>7. Riesgo tributario.</p> <p>La parte general del Contrato de Concesión regula el Cambio Tributario en el numeral 3.16, el cual establece que:</p> <p>"(a) El impacto económico generado por un Cambio Tributario, será asumido por las Partes anualmente, de la siguiente manera:</p> <p>(i) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del Concesionario para un determinado año calendario (enero a diciembre), originada por el Cambio Tributario, no supera positiva o negativamente un monto equivalente al tres por ciento (3%) del valor de los ingresos brutos del Concesionario correspondientes al mismo año calendario, el impacto económico será asumido por el Concesionario, por su cuenta y riesgo.</p> <p>(ii) Si la variación en el valor de los tributos efectivamente pagados por parte del Concesionario, originada por el Cambio Tributario, genera un efecto desfavorable para el Concesionario que supere</p>	<p>No se acepta su solicitud. Se debe aclarar que la asignación del riesgo tributario (3.16) se ha hecho conforme al Documento CONPES 3800, en el cual se ha tenido en cuenta la capacidad de las partes de asumirlo dentro de los contratos de concesión de cuarta generación. Por lo anterior, no se hará la modificación solicitada.</p> <p>Corresponderá al Proponente, llevar a cabo todos los análisis de carácter tributario, legal, técnico, financiero, entre otros, que estime necesarios para determinar su capacidad de ejecutar el Contrato en las condiciones establecidas por el Contrato y la Ley Aplicable. En consecuencia, le corresponde a cada Precalificado realizar los análisis que considere pertinentes para establecer el impacto de la ley tributaria en la ejecución del Proyecto, por lo que se recomienda obtener asesoría</p>	FINANCIERA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>el tres por ciento (3%) de dichos ingresos brutos del correspondiente año calendario, el Concesionario podrá solicitarle a la ANI que se le reconozca la diferencia que exceda dicho porcentaje.</p> <p>(iii) Si la variación en el valor de los tributos originada por el Cambio Tributario, genera un efecto favorable para el Concesionario que supere el tres por ciento (3%) de los ingresos brutos del correspondiente año calendario, la ANI podrá solicitarle al Concesionario que se le reconozca la diferencia, en lo que exceda dicho porcentaje,"</p> <p>Si bien, el tema de la "banda" del tres por ciento (3%) propuesta por la ANI, parecía ser un avance significativo en el ejercicio de cuantificación de los riesgos que tanto se la ha pedido adelantar, consideramos que como está planteado, no representa un impacto positivo para el Concesionario, al no ser acumulativo el cálculo anual.</p> <p>Consideramos que la regulación debería complementarse para indicar que el impacto anual debería ser acumulativo por períodos, por ejemplo de cinco (5) años, fijando un porcentaje aceptable del diez por ciento (10%) por encima del cual la Entidad deberá compensar o recibir valores al Concesionario.</p> <p>Tal como está planteado el riesgo, resulta posible que el Concesionario deba soportar durante todo el plazo de la Concesión, variaciones anuales hasta del 2.99% en sus ingresos brutos anuales, sin que pueda acudir a una compensación. La Entidad debe ser consciente que si el tema no se regula diferente, los oferentes responsables, deberán valorar ese riesgo anual, lo que sin duda encarece las ofertas, cada vez haciendo más remota la posibilidad de que se presenten oferentes serios al proceso.</p> <p>Es por lo anotado, que se le solicita a la Entidad ajustar la regulación propuesta, para contemplar un cálculo periodo acumulativo, con lo cual, en efecto, se estaría materializando una compensación o pago por una variación que el Concesionario no debe soportar. Consideramos, que dicho ajuste acumulado podría realizarse en los años ocho (8), trece (13) y dieciocho (18) del contrato de concesión.</p>	<p>calificada. Adicionalmente es responsabilidad del Concesionario cumplir con toda la normatividad vigente que le sea aplicable y con lo establecido en el Contrato de Concesión.</p>		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
44.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	* No existe definición y prediseño de accesos, caminos o intersecciones a los centros poblados en las UF 1 y 2 (solamente en Maceo), menos aún con la vía existente; ^	El concesionario deberá analizar las condiciones de accesibilidad de los predios y municipios aledaños a la traza del proyecto, y disponer los accesos que sean necesarios para garantizar una adecuada conectividad en condiciones suficientes de seguridad.	TÉCNICA
45.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	* En la UF-1 y 2 no existe un diseño para una sola calzada. El diseño existente considera las dos, por lo tanto no hay claridad de las cantidades de drenaje y señalización para una sola calzada;	El licitador deberá realizar los estudios complementarios necesarios para evaluar de manera adecuada las cantidades necesarias para su oferta.	TÉCNICA
46.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	INFORMACIÓN NO ENCONTRADA. NECESARIA PARA LA FASE 2 DEL DISEÑO: > PUENTES UF-1 y UF-2: En general, el nivel de los estudios de geotecnia no permiten corroborar las dimensiones dadas a la cimentación de los puentes, se considera que la información presentada es insuficiente e incompleta para cuantificar un número tan elevado de estructuras.	La información técnica referente a las cimentaciones de puentes se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	TÉCNICA
47.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	INFORMACIÓN NO ENCONTRADA. NECESARIA PARA LA FASE 2 DEL PROYECTO: > PUENTES UF-3: * Solamente se cuenta con un inventario general de los puentes existentes. No hay información detallada de la situación actual que permita presupuestar la intervención requerida; • No hay información relacionada con las estructuras que se verán afectadas por la construcción del carril de adelantamiento.	La información técnica referente a la Unidad Funcional mencionada se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	TÉCNICA
48.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	EJEMPLO DE DISEÑOS / COSTOS NO CONSIDERADOS EN EL CAPEX En el gráfico adjunto se observa la conexión de la UF-2, UF-3 de Vía existente. El Apéndice Técnico 1 prevé una intersección a nivel en Alto de Dolores, pero en el perfil transversal se observa una diferencia de cota de 12 metros (aprox.). Además la carretera existente viene con una pendiente de - 7 %, por lo que recuperar esos 12 metros harían necesario intervenir en 500 m la vía.	El trazado suministrado es únicamente de referencia. El licitador podrá modificarlo y deberá realizar sus propios estudios técnicos para estimar las obras a proyectar	TÉCNICA
49.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	EJEMPLO DE PROYECTOS / COSTOS NO CONSIDERADOS EN EL CAPEX > TÚNEL K8+500 (750 m)-UF-2 "Debe tantearse un trazado alternativo desplazando el eje al este (el terreno descende claramente en esta dirección), de manera que se evite el túnel. No se ha realizado este tanteo en este consultorio debido a la ausencia de topografía en esa zona, pero el cambio propuesto parece claramente viable"	Sí se ha considerado una estimación en el CAPEX para las obras mencionadas	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				No considerado en CAPEX, ni para estudios entregados a la ANLA.		
50.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>CANTIDADES</p> <p>Del informe final de ISA encontramos una estimación de volumen de corte de 9 millones de metros cúbicos en la calzada izquierda (UF 1 y 2). Nosotros estamos evaluando (de acuerdo con los conceptos de TYPESA) en aproximadamente 20 millones de metros cúbicos para la misma calzada.</p>	La cantidad de 20 millones de m3 es aproximadamente la que resultaría de excavar la totalidad de las dos calzadas. Dado que esto sólo es necesario hacerlo en determinados tramos, la cantidad final prevista será intermedia entre las dos cifras mencionadas.	TÉCNICA
51.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>EJEMPLO DE PROYECTOS / COSTOS NO CONSIDERADOS EN EL CAPEX > FUENTES DE MATERIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costos mayores en función de problema de seguridad en la zona de las obras; • Distancia Media de Transporte (DMT) mayor por escasez de fuentes de materiales. <p>> BOTADEROS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gran volumen de botaderos UF1 y UF2. Aproximadamente 20.000.000 m3; • No hay garantía de tener la aprobación de los propietarios de los predios y el medio ambiente; • DMT mayor por la falta de garantía de áreas disponibles; • Hay que considerar todos los costos de construcción y mantenimiento de accesos, obras de contención y drenaje, reforestación y pagos de compensación a los propietarios. <p>"Realización de todas las actividades necesarias para el depósito de todos los materiales provenientes de la excavación v de los movimientos de tierra de las vías a cielo abierto v obras especiales como túneles. Estas actividades incluyen el adelantamiento de la Gestión Predial y Social y Ambiental requeridos para la realización de estas actividades, así como la realización de diseños, solicitud de permisos ambientales, compra de predios, servidumbres, vías de acceso, obras de estabilización y compactación. La adquisición de los predios requeridos para las obras aquí mencionadas no se realizaran con los recursos previstos en la subcuenta Predios, v los mismos no revertirán a la Agencia »</p> <p>EJEMPLO DE PROYECTOS / COSTOS NO CONSIDERADOS EN EL CAPEX > FUENTES DE MATERIAL</p> <p>* Costos mayores en función de problema de seguridad en la zona de las obras;</p>	La seguridad en las obras se trata de un costo indirecto que el licitador debe tener en cuenta en sus estimaciones. En el CAPEX se ha tenido en cuenta una distancia adecuada de transporte según los estudios existentes.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN	
				<ul style="list-style-type: none"> • Distancia Media de Transporte (DMT) mayor por escasez de fuentes de materiales. > BOTADEROS : SUGERENCIA; Considerar los costos de la adquisición de predios para botaderos en la subcuenta de Predios. 			
52.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	<p>PENDIENTES MÁXIMAS (UF-1 V 2) Aumentando las pendientes al 7.5 %. y realizando un primer tanteo, hemos estimado como ejemplo que en las UF-1 v UF-2 se podría ahorrar aproximadamente 1.200.000 metros cúbicos de excavación reduciendo los grandes cortes y las medidas de contención de taludes.</p>	Los incumplimientos de los parámetros geométricos para la velocidad de diseño de 80 km/h deberán ser excepcionales y aprobados por la interventoría.	TÉCNICA	
53.	EP SHIKUN & BINUI - GRODCO (BRIGARD & URRUTIA)	correo electrónico 2-abril-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>En las respuestas No. 2 y 3 de la cuarta matriz de respuestas publicada por la ANI, se indica lo siguiente:</p> <p>"OBSERVACIÓN REALIZADA: Entendemos que el Acuerdo de Permanencia "Anexo 4" puede ser firmado únicamente por el Apoderado Común constituido de acuerdo con la carta de presentación de la Oferta. Favor confirmar nuestro entendimiento.</p> <p>RESPUESTA ANI: El Acuerdo de Permanencia (Anexo 4) deberá ser suscrito por el representante legal de cada uno de los integrantes de la Estructura Plural como lo establecen los numerales 3.4 y 5.3.1.(a)(vii) del Pliego de Condiciones; este último se cita a continuación: "El Acuerdo de Permanencia suscrito por el representante legal del Oferente o de cada uno de sus miembros de acuerdo con lo establecido en el Anexo 4 de este Pliego de Condiciones."</p> <p>En la respuesta No. 114 publicada por la ANI en la Licitación No. 10 correspondiente al radicado 2013-409-040749-2, la Agencia Nacional de Infraestructura ("ANI") señaló lo siguiente en relación con la pregunta de si el Apoderado Común puede firmar todos los anexos requeridos en el Pliego para ser parte de la respectiva oferta: "Su entendimiento es correcto para la pregunta 1 y 2. Con respecto a la pregunta 3 es importante aclarar que no todos los anexos del pliego debe ser suscritos por el apoderado común, sino en algunos casos se exige que sean por los representantes legales de los miembros de la estructura plural o por su apoderado especial, y en este último caso se deberán cumplir todos los requisitos de ley para el efecto. RESPUESTA ANI: "(...) En cada</p>	El Acuerdo de Permanencia (Anexo 4) deberá ser suscrito por el representante legal de cada uno de los integrantes de la Estructura Plural como lo establecen los numerales 3.4 y 5.3.1.(a)(vii) del Pliego de Condiciones; este último se cita a continuación: "El Acuerdo de Permanencia suscrito por el representante legal del Oferente o de cada uno de sus miembros de acuerdo con lo establecido en el Anexo 4 de este Pliego de Condiciones."	Pliego de Condiciones 1.5.2.	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN	
				<p><i>uno de los Anexos se indica claramente quién deberá suscribirlos, ya sea el Apoderado Común o el representante legal o apoderado especial de cada uno de los Integrantes o ambos como lo señala el numeral 1.5.2 del Pliego de Condiciones. Por ejemplo el acuerdo de permanencia debe ser suscrito por el representante legal de cada uno de los miembros de la estructura plural"</i> (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Al respecto, entendemos que aquellos anexos de la oferta en los que los formatos del Pliego exigen la firma del representante legal de cada uno de los miembros de una estructura plural, pueden ser igualmente ser suscritos por un apoderado especial debidamente designado por el respectivo miembro de la estructura plural (esta regla sería aplicable tanto para miembros nacionales como para miembros extranjeros). Esto se encuentra plenamente sustentado debido a que en Colombia no existe restricción legal para que una empresa designe uno o varios apoderados para que la representen en determinadas actuaciones de acuerdo con las facultades conferidas en el poder especial respectivo. Favor confirmar nuestro entendimiento.</p>			
54.	EP SHIKUN & BINUI - GRODCO & (BRIGARD & URRUTIA)	correo electrónico 2-abril-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>La última página del Anexo 7 "Pacto de Transparencia" publicado por la ANI en SECOP señala lo siguiente: <i>"Atentamente, Manifestante [en caso de estructurales plurales debe ser suscrito por cada uno de sus integrantes]"</i> (Subrayado fuera de texto). No obstante, en las últimas adendas publicadas por la ANI para los Proyectos (Adenda 9 de la Licitación 6 y Adenda 11 de la Licitación 9) se modificó el numeral 3.9 del Pliego en los siguientes términos: <i>"9. Modifíquese el numeral 3.9, el cual quedará así: 3.9 PACTO DE TRANSPARENCIA. De conformidad con el literal q) del Pacto de Transparencia los Oferentes que lo hayan suscrito y entregado a la Entidad, presentaran una declaración que indiquen que están cumpliendo con lo señalado en dicho literal. <u>Esta declaración deberá ser suscrita por el Apoderado Común</u>".</i> (Subrayado fuera de texto). En este contexto, entendemos que el Anexo 7 "Pacto de Transparencia" debe ser suscrito exclusivamente por el Apoderado Común y que por lo tanto no será necesario que dicho anexo también sea suscrito por los</p>	<p>Se debe tener en cuenta que, si bien la Entidad está haciendo los trámites correspondientes para que la documentación de los procesos de selección sea uniforme, cada proceso de selección es independiente, por lo que el precalificado deberá cumplir con lo establecido en el Anexo 7 o los pliegos de condiciones del proceso correspondiente. En ese sentido, no es del todo correcto su entendimiento, ya que la modificación en un proyecto no afecta los requerimientos de otro.</p>	Pliego de Condiciones 3.9	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				representantes legales de cada uno de los miembros de una estructura plural. Favor confirmar nuestro entendimiento.			
55.	EP SHIKUN & BINUI - GRODCO (BRIGARD & URRUTIA)	correo electrónico 2-abril-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>En la respuesta 9 de la cuarta matriz de respuestas publicada por la ANI, se indica lo siguiente: OBSERVACIÓN REALIZADA: <i>En relación con la posibilidad de que los Contratistas puedan acreditar experiencia obtenida por su matriz o por sociedades controladas por su matriz, en la respuesta No. 53 publicada por la ANI en la Licitación No. 10 correspondiente al radicado 2013-409-040749-2, la ANI señaló lo siguiente: "El entendimiento del observante es incorrecto. Los contratistas no podrán acreditar la experiencia de sus matrices, subordinadas o subordinadas de su matriz". Así mismo, en las respuestas publicadas para las Licitaciones 6 y 9, la ANI señaló lo siguiente: "La ANI considera clara la redacción del contrato respecto de los requisitos que deben cumplir los contratistas exigidos y la forma en que pueden acreditarlos". Al respecto, nos permitimos solicitarle comedidamente a la ANI reconsiderar las anteriores respuestas por las siguientes razones: En el marco de los procesos de precalificación la ANI le permitió a los interesados acreditar los Requisitos Habilitantes relativos a capacidad financiera y/o experiencia en inversión con la experiencia de (i) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (ii) de sus matrices, o (iii) de sociedades controladas por sus matrices. De este modo, consideramos que no es razonable impedirle a los Contratistas que acrediten la experiencia mínima exigida en la Parte Especial tal y como lo hicieron los respectivos proponentes en la fase de precalificación de los Proyectos. Debido (...)." RESPUESTA ANI: "No se acepta la observación presentada por el Precalificado. Los requisitos de experiencia exigidos para los Contratistas en la Sección 5.2. del Contrato Parte General garantizarán la idoneidad y calidad de los mismos, lo cual permitirá que expertos ejecuten el Proyecto."</i></p> <p>Al respecto, solicitamos comedidamente a la ANI reconsiderar su respuesta y permitir que los Contratistas puedan acreditar la experiencia de (i) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (ii) de sus matrices, o (iii) de sociedades controladas por sus matrices. Para esta estructura plural lo anterior es de especial importancia</p>	<p>No se acepta la observación presentada por el Precalificado. La Entidad considera que los requisitos solicitados a los Proponentes (de inversión y capacidad financiera) son sustancialmente distintos a los requeridos para los contratistas (de construcción), por lo que no se deben tratar igual. En ese sentido, no se considera adecuado que el Contratista acredite a través de terceros, ya que con eso no se garantiza la idoneidad y calidad de los mismos.</p>	Parte General del Contrato de Concesión 5.2	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>en tanto que no es razonable impedirles a los Contratistas que acrediten la experiencia mínima exigida en la Parte Especial, cuando esta situación fue plenamente permitida por la ANI para los respectivos proponentes en la fase de precalificación de los Proyectos.</p> <p>Debido a que el Concesionario será quien responderá ante la ANI por la ejecución del Contrato de Concesión y que la relación contractual entre los Contratistas será con el Concesionario y no con la ANI, creemos que es apropiado generarle un margen de autonomía al Concesionario para permitirle a los Contratistas acreditar la experiencia obtenida por su matriz, por sociedades controladas por su matriz o por sus sociedades controladas (directa o indirectamente).</p> <p>En materia de contratos de diseño, construcción y de operación y mantenimiento, es común que las empresas internacionales desarrollen sus actividades en diferentes países a través de compañías subsidiarias. Lo anterior obedece a sus políticas corporativas y a la forma de organizar su estructura para desarrollar los proyectos de la forma más eficiente posible.</p> <p>Teniendo en cuenta los anteriores argumentos, solicitamos comedidamente a la ANI reconsiderar su respuesta y en su lugar incluir un nuevo literal en el numeral 5.2 de la Parte General en el sentido que se les permita a los Contratistas acreditar la experiencia exigida en la Parte Especial del Contrato de Concesión, con la experiencia de (i) sus sociedades controladas (directa o indirectamente), (ii) de sus matrices, o (iii) de sociedades controladas por sus matrices.</p>			
56.	EP SHIKUN & BINUI - GRODCO (BRIGARD & URRUTIA)	correo electrónico 2-abril-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Los artículos 59 y 60 de la Ley 1563 de 2012 disponen lo siguiente en relación con la amigable composición como mecanismo alternativo de solución de conflictos: "Artículo 59. Definición. La amigable composición es un mecanismo alternativo de solución de conflictos, por medio del cual, dos o más particulares, un particular y una o más entidades públicas, o varias entidades públicas, o quien desempeñe funciones administrativas, delegan en un tercero, denominado amigable componedor, la facultad de definir, con fuerza vinculante para las partes, una controversia contractual de libre disposición. El amigable componedor podrá ser singular o plural. La amigable composición podrá acordarse</p>	<p>a) El Amigable Componedor del Contrato sí es aquel al que se refiere el Artículo 59 de la Ley 1563 de 2012.</p> <p>b) El fundamento es el artículo 2483 del Código Civil el cual establece que sobre la transacción podrá impetrarse la declaración de nulidad o la rescisión. En ese sentido, el Tribunal de Arbitramento será competente únicamente para revisar la facultad del Amigable Componedor de proferir la decisión o cualquier otro asunto que pueda ser causal de nulidad rescisión.</p> <p>d) Su entendimiento es correcto, las decisiones del amigable componedor tienen carácter obligatorio para las partes con</p>	Parte General del Contrato de Concesión 15.1	JURÍDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI		TIPO OBSERVACIÓN
				<p>mediante cláusula contractual o contrato independiente. Artículo 60. Efectos. El amigable componedor obrará como mandatario de las partes y, en su decisión, podrá precisar el alcance o forma de cumplimiento de las obligaciones derivadas de un negocio jurídico, determinar la existencia o no de un incumplimiento contractual y decidir sobre conflictos de responsabilidad suscitados entre las partes, entre otras determinaciones. La decisión del amigable componedor producirá los efectos legales propios de la transacción" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>A su vez, el artículo 2483 del Código Civil señala que la transacción tienen efecto de cosa juzgada:</p> <p>"ARTICULO 2483. <EFECTOS DE LA TRANSACCION>. La transacción produce el efecto de cosa juzgada en última instancia; pero podrá impetrarse la declaración de nulidad o la rescisión, en conformidad a los artículos precedentes" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>Por su parte, el literal "a" del numeral 15.1 de la Parte General del Contrato de Concesión señala:</p> <p>"15.1 Amigable Componedor. (a) Las partes acuerdan acudir a un amigable componedor para definir aquellas controversias que específicamente se han señalado en el presente contrato para conocimiento del amigable componedor. La decisión del amigable componedor será definitiva y vinculante para las partes" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>En el anterior contexto, en las últimas adendas publicadas por la ANI se incluyó el sub-numeral vi del literal "f" del numeral 15.1 de la Parte General en los siguientes términos: "vi) Las decisiones del amigable componedor que definan la controversia, podrán ser sometidas al conocimiento de la jurisdicción arbitral" (Subrayado fuera de texto).</p> <p>En este contexto, solicitamos comedidamente a la ANI precisar lo siguiente:</p> <p>a) Solicitamos que nos confirmen si el amigable componedor del Contrato es aquel al que se refiere el artículo 59 de la Ley 1563</p>	<p>efecto inmediato a partir de su promulgación, y solamente dejarán de producir efectos si el tribunal de arbitramento decide revocarlas.</p>		

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>de 2012.</p> <p>b) Si su respuesta a la pregunta anterior es positiva, considerando que de acuerdo con la ley las decisiones del amigable componedor tienen efectos de cosa juzgada, solicitamos que nos aclaren cual es el fundamento legal para poder discutir ante un tribunal de arbitramento asuntos que constituyen cosa juzgada en "última instancia".</p> <p>c) Si su respuesta a la pregunta al literal "a" es negativa, solicitamos señalar cuál es el marco legal del "amigable componedor" al que se refiere el Contrato de Concesión o, si se trata de una figura diferente, solicitamos describir con total precisión cómo funcionaría dicha figura en la práctica y cuál sería su sustento legal.</p> <p>d) De acuerdo con el nuevo texto incluido por la ANI, entendemos que las decisiones del amigable componedor tienen carácter obligatorio para las partes con efecto inmediato a partir de su promulgación, y solamente dejarán de producir efectos si el tribunal de arbitramento decide revocarlas. De esta manera, ninguna de las partes podría negarse a cumplir con una decisión del amigable componedor bajo el pretexto de que la misma será controvertida (o está siendo controvertida) ante el tribunal de arbitramento. Favor confirmar nuestro entendimiento. De lo contrario, las decisiones del amigable componedor en el Contrato no tendrían efecto y dicha figura sería completamente ineficaz.</p>		
57.	BRIGARD & URRUTIA ABOGADOS S.A.S.	correo electrónico 20-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	<p>Infraestructura Intervenida por Terceros Contratistas: Ciertos proyectos como el 009, tienen ciertos tramos de la infraestructura que no serán entregados al Concesionario dentro de los 20 Días siguientes a la constitución del Patrimonio Autónomo ya que los mismos están siendo intervenidos por terceros contratistas. No obstante lo anterior,</p> <p>"El Concesionario tiene la obligación de recibir los tramos y puntos intervenidos mediante los citados Contratos, en el estado en que se encuentren, mediante Acta de Entrega de la Infraestructura suscrita entre el Concesionario y la ANI dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a partir de la firma del Acta de Liquidación</p>	<p>1. No se acepta su solicitud. La ANI considera que el Concesionario debe recibir la infraestructura en el estado que se encuentre, para lo cual deberá hacer la visita y los estudios que requiera y revisar de manera detallada las obligaciones de quien está interviniendo la vía actualmente. Dado que esos tramos harán parte de la concesión es claro que en ellos deben cumplirse los mismos indicadores del resto de los tramos.</p> <p>2. No se acepta la solicitud. Las coberturas sobre dichos tramos están a favor de la entidad contratante respectiva.</p>	JURÍDICA



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	TIPO OBSERVACIÓN	
				<p>de los mismos. El Concesionario deberá garantizar en los tramos o puntos donde se hicieron intervenciones que se incorporen a la respectiva Unidad Funcional, el cumplimiento de los indicadores en los mismos términos descritos en el Apéndice Técnico 4 para cada una de las Unidades Funcionales"</p> <p>Teniendo en cuenta que el estado de dicha infraestructura y su entrega depende de terceros y no está bajo el control del Concesionario, solicitamos que los efectos favorables o desfavorables del estado de dichos tramos sea asumido por la ANI incluido el riesgo de mayores costos, tiempo de cumplimiento sea asumido por la ANI.</p> <p>De igual forma, solicitamos que los derechos de la ANI (o de la entidad pública contratante) en contra de los terceros contratistas le sean cedidos al Concesionario, así como cualquier derecho relacionado con la indemnización de las pólizas de seguro tomadas por dichos contratistas respecto de las obras en dichos tramos.</p>			
58.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-015663-2, 2014-409-015661-2, 2-ABR-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Solicitamos a la ANI la eliminación de las obras adicionales como factor de calidad. Una obra adicional sin derecho a retribución como la exigida y sin justificación y estimación expresa, que además sume puntos dentro de la evaluación para la calificación, no debe ser condición para adjudicación.	Su solicitud no ha sido aceptada por la Entidad. La ANI cuenta con libertad para configurar el otorgamiento de puntaje sobre los elementos de calidad y precio que considere adecuados. En el presente caso, se entiende que las obras adicionales garantizan una mejor prestación del servicio público que se busca satisfacer, por lo que implican la mejora en la calidad del Proyecto.	Pliego de Condiciones. Numeral 4.5	JURIDICA

Proyectó: Estructurador APP Proyectos de Prosperidad

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 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 Financiero / riesgos: Paola Echeverría León / Gerencia Financiera Vicepresidencia Estructuración
Aprobó Tema financiero / riesgos: Claudia Maritza Soto- Gerente Financiera Vicepresidencia Estructuración

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