

La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, por medio del presente documento da respuesta a las observaciones presentadas al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública del Programa de Prosperidad No. VJ-VE-IP-LP-006-2013 RÍO MAGDALENA 2.

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1.	EP Concesionaria Puerto Berrio – Remedios (ODEBRECHT)	2014-409-008853-2 26-feb-2014	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 UF4 en la columna de observación aparece el siguiente texto: “Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el inicio y final de la variante” Con el fin de determinar las longitudes y tipos de intervención requeridas para adelantar estas actividades, es necesario que la ANI especifique con exactitud las abscisas tanto de inicio como de finalización de estos tramos y si esta incluso el puente sobre lo Rio Magdalena	Se modificará mediante adenda	Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto) en el numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto)	TÉCNICA
2.	IL & FS TRANSPORTA TION - GAICO	2014-409-007978-2 20-feb-2014	En lo que respecta a las Modificaciones a la conformación de las Estructuras Plurales el pliego de condiciones en el 3.2.2, literal B) del literal c) señaló: "En el evento que se realice la exclusión de un miembro de la estructura plural que inicialmente estaba en presentación de la Manifestación de Interés, la ANI verificará qué se cumpla con lo establecido en el numeral 2.2.2 de la Invitación a Precalificar, para lo cual revisará la nueva conformación de la Estructura Plural indicada en la Carta de Presentación de la Oferta.". Obsérvese que el pliego de condiciones remite para el tema de Modificaciones a la conformación de las Estructuras Plurales a lo previsto en la invitación a precalificar en el numeral 2.2.2, disposición que contiene algunas reglas frente a la modificación de la estructura plural presentada en etapa de preselección, a saber: "2.2.2. Modificaciones a la conformación de las Estructuras Plurales, "(a) Las Estructuras Plurales podrán modificarse en cualquier momento a partir de la conformación de la Lista de Precalificación hasta antes de la presentación de la Oferta, (nunca durante el trámite de Precalificación) siempre que: "(i) El o los Líderes mantengan aún después de la Precalificación, durante el Proceso de Selección y durante lo ejecución del Proyecto en	(a) De acuerdo a lo establecido en el Numeral 2.2.2 (b) de la Invitación a Precalificar “Únicamente los Integrantes de la Estructura Plural que (i) no tengan la condición de Líderes y (ii) no acrediten requisitos relativos a Capacidad Financiera podrán ser excluidos de la misma”. En ese sentido, así la exclusión del mismo no afecte el cumplimiento de los requisitos habilitantes relativos a experiencia en inversión y/o capacidad financiera, no puede ser excluido de la Estructura Plural, por el simple hecho de haberse presentado como Líder dentro de la misma. (b) En caso de que se excluya un miembro no necesario para cumplir los requisitos habilitantes, siempre y cuando no se encuentre dentro del grupo de integrantes que no pueden excluirse de la Estructura Plural, señalados en el Numeral 2.2.2 (b) de la Invitación a Precalificar, no se deberá incluir un nuevo Líder e incluso no es necesario que se incluya un nuevo miembro dentro de la Estructura Plural. (c) Para la inclusión de un nuevo miembro dentro de la Estructura Plural se deberá cumplir con lo establecido en el numeral 2.2.2(a) de la Invitación a Precalificar, esto es, que los Líderes no disminuyan su participación por debajo del veinticinco por ciento (25%) y que los Integrantes que no tengan la calidad de Líderes y hayan aportado sus credenciales para efectos de acreditar los	PLIEGO DE CONDICIONES	JURÍDICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>la forma estipulada en el Contrato, una participación en la Estructura Plural y en el SPV que como mínimo sea del veinticinco por ciento (25%), como quiera que es a través de los Líderes que se acreditan los Requisitos Habilitantes relativos a Experiencia en Inversión y/o Capacidad Financiera, "(ii) Los Integrantes que, no obstante no tener la calidad de Líderes, concurren a la presente Precalificación aportando sus credenciales para efectos de acreditar los requisitos relativos a Capacidad Financiera, NO reduzcan su participación en la Estructura Plural, "(b) Únicamente los Integrantes de la Estructura Plural que (i) no tengan la condición de Líderes y (ii) no acrediten requisitos relativos a Capacidad Financiera podrán ser excluidos de la misma o sustituidos por otros integrantes."</p> <p>De un lado señala éste numeral que no puede excluirse ni modificarse el porcentaje de participación en la estructura plural a un miembro que sin ser líder acredita capacidad financiera, precisamente porque es con sus calidades que se está cumpliendo con el requisito de capacidad financiera.</p> <p>Y de otra parte, establece una segunda exigencia de que los líderes mantengan un porcentaje de participación de al menos 25%, toda vez que "es a través de los Líderes que se acreditan los Requisitos Habilitantes relativos a Experiencia en Inversión y/o Capacidad Financiera.". Resulta claro que la finalidad de éste mandato no es otra que evitar que al modificarse la estructura plural, ésta deje de cumplir los requisitos y condiciones habilitantes que le permitieron conformar lista de precalificación; e igualmente, permite a la entidad tener garantías de ejecución del contrato. En otras palabras, la disposición contiene tal exigencia bajo el supuesto de que fueron los líderes quienes acreditaron los requisitos y condiciones para resultar habilitados en la etapa de preselección.</p> <p>No obstante, se advierte que ni en el numeral 2.2.2 de la invitación a precalificar, ni en el pliego de condiciones, se previeron otros supuestos de hecho, lo cual genera dudas frente a la posibilidad de modificación de la estructura plural.</p> <p>Piénsese por ejemplo en el supuesto de una estructura plural en que más de dos miembros son líderes, y uno de ellos cumple la totalidad de los</p>	<p>requisitos relativos a Capacidad Financiera, no reduzcan en ningún porcentaje su participación en la Estructura Plural .</p>		

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>requisitos habilitantes relativos a Experiencia en Inversión y Capacidad Financiera. En este orden de ideas se pregunta a la ANI acerca de la posibilidad de excluir a uno de los líderes, siempre y cuando el o los líderes restantes cumplan por sí solos con la totalidad de las condiciones habilitantes relativos a Experiencia en Inversión y/ Capacidad Financiera. En otras palabras, toda vez que las reglas previstas en el numeral 2.2.2 de la invitación a precalificar tuvieron por objeto que durante el proceso de selección se mantengan las garantías de permanencia de aquellos miembros necesarios para cumplir con los requisitos habilitantes dentro de la estructura plural, consideramos que es posible la exclusión de un miembro líder no necesario para el cumplimiento de las condiciones de capacidad financiera y/o experiencia en inversión.</p> <p>En estén orden de ideas, se pregunta específicamente y se solicita a la ANI responder puntalmente a cada una de las siguientes inquietudes:</p> <p>a. ¿Es posible excluir de la estructura plural a un miembro presentado como líder, a pesar de no ser necesario para cumplir los requisitos habilitantes relativos a Experiencia en Inversión y/o Capacidad Financiera, bajo la condición de que se mantengan en dicha estructura plural el o los demás líderes que se presentaron durante la precalificación y cuya presencia garantizan el cumplimiento a cabalidad de dichos requisitos habilitantes?</p> <p>b. En el caso en que se excluya un miembro no necesario para cumplir requisitos habilitantes, manteniéndose el líder con que se cumplen la totalidad de requisitos ¿debería incluirse un nuevo líder?</p> <p>c. Bajo el mismo supuesto de la viñeta anterior, ¿podría incluirse un miembro no líder que aporte o no capacidad financiera?</p>			
3.	IL & FS TRANSPORTA TION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	La mortalidad como índice debe limitarse a casos de accidentes de tránsito causados por mal estado de la vía, pues tratándose de hechos de las víctimas o terceros, no deberían incluirse para calcular el mencionado índice. Apéndice técnico.	La ANI ajustará este indicador, y sus cambios se verán reflejados en el apéndice técnico 4 Indicadores que se publicará mediante adenda.	A péndice Técnico	JURÍDICA - TÉCNICA
4.	IL & FS TRANSPORTA TION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	¿Cuál es el mecanismo para determinar "el tráfico efectivo de vehículos" a que se refiere el Numeral 3.14 literal (h) índice (iii) subnumeral (2) del Contrato?	El mecanismo para determinar el tráfico efectivo de vehículos consiste en contabilizar los vehículos que transitaron por la Estación de Peaje, incluyendo los evasores.	Contrato General	Parte JURÍDICA - TECNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
5.	IL & FS TRANSPORTATION - GAICO	2014-409-007991-2 20-feb-2014	La Ley 1474 de 2011, en su artículo 87, párrafo primero, establece: "Para efectos de decretar su expropiación, además de los motivos determinados en otras leyes vigentes, declárese de utilidad pública o interés social los bienes inmuebles necesarios para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte. Para estos efectos, el procedimiento para cada proyecto de infraestructura de transporte diseñado será el siguiente: 1. La entidad responsable expedirá una resolución mediante la cual determine de forma precisa las coordenadas del proyecto....", teniendo en cuenta las solicitudes que oportunamente han elevado varios Precalificados en relación con la expedición de dicha resolución, fundamentadas en los efectos positivos que tal resolución comportaría en relación a la gestión predial a cargo del concesionario, tales como el evitar la especulación de los valores de los predios por parte de sus propietarios y la demora en la obtención de los predios requeridos para el proyecto, al respecto la ANI expresó en su momento que estudiaría la viabilidad, alcance, conveniencia y procedimiento para la expedición de dicha resolución; a la fecha se desconoce la decisión de la entidad frente a este punto, por ello se solicita que se manifieste al respecto, argumentando, en todo caso, su decisión.	A partir de la entrada en vigencia de la Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias", se define como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte, entre los cuales se encuentra el presente Proyecto (Artículo 19). En ese sentido, la Entidad revisará si considera necesaria una resolución de declaratoria de interés público sobre los corredores del presente Proyecto.	Pliego de condiciones y Contrato Parte General	JURÍDICA-TECNICA
6.	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	Comedidamente solicitamos a la entidad manifestar si el Proyecto relativo al corredor Río Magdalena 2 será declarado de utilidad pública, tal y como sucedió con el relativo al corredor Honda - Puerto Salgar - Girardot. Lo anterior debido al impacto que dicha declaratoria tiene en los diferentes aspectos licitatorios y contractuales que deben ser tenidos en cuenta para el proyecto por parte de los proponentes.	El corredor será declarado de Utilidad pública el cual se publicará en el cuarto de datos y Secop.	Pliego de Condiciones	TECNICA
7.	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO MAGDALENA 2 (INFRACON)	correo electrónico 10-mar-2014	La ejecución de las obras correspondientes al Factor de Calidad, pueden realizarse dentro de la Faja de Retiro del corredor concesionado?	El concesionario será responsable de la compra de los predios a su cuenta y riesgo para las obras adicionales, en este sentido deberá cumplir con la normativa existente Decreto 2976	Pliego de Condiciones - Factor de Calidad	TÉCNICA
8.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDOR - TERMOTÉCNI	2013-409-051292-2, 16-dic-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	En virtud de los principios de planeación y economía que rigen las actuaciones estatales, la entidad ha llevado a cabo todos los estudios y diseños requeridos por la Ley Aplicable para la apertura del proceso de selección. Como resultado del proceso de maduración relacionado con la elaboración de dichos estudios y diseños, se elaboraron el Contrato y sus Apéndices, los cuales rigen de forma	Pliegos Cuarto de datos - Estudios ISA	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CA - ICEIN - MOTA ENGIL		<p>por ISA. Esta información no es suficiente para realizar la verificación del trazado.</p> <p>Para realizar la verificación del trazado del tramo II sector Río Monos - Ótú y de] tramo III sector Río Monos - Puerto Berrío, entregados por ISA y las modificaciones propuestas al trazado inicial realizado por grupo TYPESA CRA., se requiere tener la siguiente información:</p> <p>Informe Final de Topografía 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.</p>	<p>exhaustiva las condiciones de ejecución del Proyecto desde el punto de vista técnico, jurídico y financiero.</p> <p>Ahora bien, es parte de la carga de diligencia de los proponentes el desarrollar sus propios análisis respecto de las condiciones de cada uno de los proyectos. Como parte de esta labor, habrán de verificar si los resultados de los estudios elaborados por la entidad se ajustan o no a sus necesidades de diseño y a su propia aproximación al proyecto. Es por ello que, si bien la información dispuesta en el cuarto de datos puede resultar relevante, no se espera que sea la única fuente de información a la que acudan los proponentes. Por el contrario, lo que se espera es que en todos los campos relevantes para el proyecto, los proponentes desarrollen sus propios análisis como soporte de su propuesta. Los estudios elaborados por la entidad como parte del proceso de maduración del proyecto, no implican en manera alguna una limitación a la libertad comercial de asignar los riesgos a quien se encuentre en mejor capacidad de administrarlos. Por esta razón, riesgos tales como el de diseño, construcción, operación y mantenimiento, están asignados al Concesionario, por lo que es el Concesionario y no la entidad concedente quien debe responder y asumir las consecuencias la ocurrencia de esos riesgos, para lo cual es deber de los proponentes verificar el estado del riesgo antes de la presentación de la propuesta, en tanto los estudios elaborados por la entidad no podrán ser fundamento para futuras reclamaciones por supuestas diferencias en el alcance de los riesgos asignados al Concesionario.</p> <p>En relación con los archivos de topografía, estos se entregaron a los precalificados mediante el procedimiento establecido en el SECOP dado el tamaño de los archivos.</p>		
9.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	<p>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.</p>	<p>1. En relación con las cantidades solicitadas estas fueron incluidas por el estructurador técnico en su estimación del CAPEX del proyecto.</p> <p>2. Las cantidades fueron calculadas, pero por políticas de la entidad no se publicaron en los documentos incluidos en el Cuarto de Datos, teniendo en cuenta que el riesgo de diseño está a cargo del concesionario.</p>	<p>Pliegos - Cuarto de datan - Estudios ISA Estudios TYPESA Apéndice Técnico 1 - Alcance de! Provento, Capítulo 5, Numeral 5.4</p>	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
10.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	Revisando los estudios realizados por el Grupo TYPASA 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 TYPASA CRA.	Los archivos solicitados se incluyeron en el cuarto de datos en la ruta ft.ani.gov.co Autopista al Río Magdalena 2/Adicional_2/CAMBIOS DE TRAZADO/ los cuales se incluyeron el 05/02/14.	Pliegos - Cuarto de datos - Estudios ISA Estudios TYPASA 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
11.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	Teniendo en cuenta el Apéndice Técnico 1, numeral 5.5 "Mejoras puntuales de trazado en el tramo Alto de Dolores - Puerto Berrío.", se ha evidenciado que estas mejoras no cumplen con los criterios mínimos del Manual de Diseño Geométrico INVIAS 2008 y los parámetros de seguridad con respecto a la velocidad de diseño para tramos homogéneos. Si se realiza el mejoramiento de los tramos de acuerdo con los criterios mínimos del Manual de Diseño Geométrico INVIA5 2008 y los parámetros de seguridad para tramos homogéneos, la longitud de vía a intervenir sería mayor que la propuesta por la ANI, razón por la cual se generaría un sobrecosto que no está contemplado en los términos de referencia de la Concesión Autopista al Río Magdalena 2. Se solicita que la ANI tome en consideración este cambio dentro de CAPEX.	Las mejoras puntuales propuestas para este tramo de vía corresponden a mejoramientos puntuales sin que con esto se deba cumplir con las normativa en los tramos existente y sus empalmes.	Apéndice Técnica 1-Alcance del Proyecto, Capítulo 5, Numeral 5.S "Mejoras puntuales de trazado en el tramo Alto de Dolores - Puerto Berrío".	TÉCNICA - ALCANCE UNIDADES FUNCIONALES
12.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2013-409-051292-2, 16-dic-2013	Con el fin de analizar el tráfico se realiza la siguiente consulta: Cuál es el cronograma de entrada para las Concesiones Autopista al Río Magdalena 1 y a Autopista Conexión Norte? 2. Serán adjudicadas estas concesiones antes del Autopista Río Magdalena 2?.	Las concesiones Norte y Magdalena 1 se adjudicarán de acuerdo con el cronograma estimado así: Norte, Magdalena 2 y Magdalena 1. Sin embargo, la entrada en funcionamiento de las concesiones no depende completamente del cronograma de adjudicación.	Pliego de Condiciones	TÉCNICA
13.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	En proceso de revisión de los estudios de demanda puestos a consideración en el marco del proceso Licitatorio para el proyecto, vemos diferencias con las proyecciones reflejadas en dichos documentos. 1.1, Diferencias en la base de tráfico promedio diario de los pronósticos	En este momento se está realizando el trámite de Resolución de peajes frente al Ministerio de Transporte, donde se define la localización del peaje, si bien el concesionario realizará los diseños fase III la ANI espera definir una franja en la que es posible la localización del peaje.	Estudios demanda	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CA - ICEIN - MOTA ENGIL		<p>para el peaje de Puerto Berrío y el peaje de Llanos (importante para el proyecto, pues la apuesta es atraer tráfico de los corredores Medellín - Cauca, vía Yarumal; el otro desvío esperado proviene de la Ruta del Sol), frente a los volúmenes de tráfico promedio diario anual (TPDA) observados en dichos peajes desde el año 2010 en adelante (en los cuadros a continuación, tabla de PEAJES OBSERVADOS - INVIAS).</p> <p>La comparación se hace contra el escenario bajo del más reciente Estudio de Referencia de la ANI: (inserta tablas)</p> <p>Adicionalmente, como se muestra en las tablas anteriores, existen diferencias frente a la composición del tráfico en los 2 peajes. Sugerimos se revise la base de pronóstico para el proyecto que en la estación de Llanos que en 2.013 alcanzó el 70% del valor pronosticado para el 2.010 y que en el caso de Puerto Berrío en 2.013 alcanzó el valor pronosticado para 2.010.</p> <p>1.2. Por otra parte, de acuerdo con el más reciente Estudio de Referencia de la ANI, el proyecto consiste en construir un eje nuevo entre San José del Nus y Remedios. Sin embargo, actualmente existe un corredor (Porcesito - Yolombo - Yalí - Vegachí - Remedios) que representa un recorrido más corto, se encuentra en buenas condiciones, evitaría el paso por Magdalena 1 (y por tanto el pago de un peaje con tarifa túnel) y como tal este corredor competiría directamente con la concesión Magdalena 2, sin pago de peaje alguno; obligar a pagar a los usuarios de dicha vía, implicaría que la distancia entre los peajes de Vegachí y Santa Isabel sea de cerca de 20 kilómetros.</p> <p>Por lo expuesto, atentamente solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura aclarar la localización exacta de los peajes de Vegachí y Santa Isabel, para así poder determinar con exactitud el impacto que sobre el proyecto tendría la vía mencionada en competencia</p>			
14.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDROR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	2. De acuerdo al numeral 5.5 del apéndice técnico "Mejoras puntuales de trazado en el tramo Alto de Dolores - Puerto Berrío", se plantea la realización de mejoras en 35 puntos específicos como parte de las obras adicionales que darán mayor puntaje a la oferta técnica para la adjudicación de la concesión. En este sentido la solicitud de mejora de trazado para aumentar la velocidad implica, de acuerdo con el manual de diseño geométrico, la intervención tanto del punto específico como	No se requerirá la realización de actuaciones fuera de los tramos descritos en el Apéndice Técnico 1	Oferta Técnica	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			del trazado anterior y posterior al punto, esto conlleva una modificación del trazado no sólo de los 13.238 m. listados sino prácticamente de todo el trazado entre el primero (KI+300) y el último (K50+845) de los puntos listados, con lo cual esta unidad funcional dejaría de ser una "Rehabilitación de la vía existente" para convertirse en una vía nueva de 50 km con velocidades de diseño entre 60 y 80 Km por hora. Adicionalmente este mejoramiento en el trazado implicaría la compra de los predios necesarios para todas las mejoras puntuales a cargo del concesionario. Sugerimos la revisión y/o la aclaración del alcance de estas mejoras puntuales.			
15.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	3. En el numeral 5.1 del contrato parte especial se especifica lo siguiente: "Tramos con excavación de la plataforma completa para dos calzadas. (a) En aquellos taludes que requieran obras de estabilización en la primera calzada, distintas a aquellas que se realicen con el mismo terreno (estabilización convencional), deberá ejecutar la excavación de la plataforma completa para las dos calzadas. De manera indicativa y con base en los estudios de referencia se han identificado los puntos donde se requiere realizar la excavación de la plataforma para dos calzadas." Sugerimos la revisión de la exigencia de esta solicitud y/o del alcance de la misma, ya que creemos que a futuro estas plataformas no necesariamente se ajustaran al diseño geométrico que se planteó para la segunda calzada del proyecto, adicionalmente las licencias ambientales de estos trabajos se perderían de acuerdo con el decreto 2820 2.010 si la obra de doble calzada no se ejecuta simultáneamente Sugerimos que en caso de que la entidad decida mantener esta exigencia se soliciten de forma precisa las "plataformas completas para dos calzadas" limitándolas a los puntos indicados en el citado numeral.	Se modificó mediante adenda.	Contrato Especial 5.1. Parte numeral	TÉCNICA
16.	ODINSA - MINCIVIL - EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	4. De acuerdo con la información del Data Room, el diseño en el que se basó la estructuración del proyecto no contempló para el movimiento de tierras los volúmenes correspondientes a las ampliaciones ni los carriles de adelantamiento exigidos en el proceso, el volumen de los cortes por este concepto puede duplicarse una vez se incluyan las ampliaciones y carriles de adelantamiento incluidos en el alcance del proyecto. Solicitamos se confirme si el volumen indicado en el Data Room	El CAPEX obtenido durante la Estructuración tuvo en cuenta las ampliaciones de plataforma descritas	CUARTO DE INFORMACIÓN	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			corresponde al valor que se utilizó en la estructuración o si este valor fue corregido.			
17.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	<p>5. En los diseños iniciales de ISA, estaba considerado un túnel de 745 m. entre el K8+375 y el K9+120. Este túnel fue descartado por la revisión del diseño de Typsa-CRA y excluido del proyecto tal como se indica en el numeral 5.2: "Modificaciones de trazado respecto de los diseños de partida, (a) El Concesionario será el responsable de la realización de los estudios y diseños y podrá tomar como referencia los 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, las cuales se resumen a continuación: UNIDAD FUNCIONAL: Alto Dolores-Remedios; ORIGEN-DESTINO: K8+350-K9+080; MOTIVO: Desplazar el trazado al este para evitar la construcción del túnel.</p> <p>Una vez revisado el diseño geométrico se concluye que no es posible desplazar el trazado como sugiere el Apéndice Técnico 1 debido a las condiciones topográficas, por tal motivo es necesaria la construcción de este túnel, lo que genera un incremento del 236.5% en la longitud de túneles contemplados en el proceso.</p> <p>En este sentido solicitamos se incluya este túnel en la estructuración financiera del proyecto.</p>	No es obligatoria la construcción de ninguno de los túneles incluidos en los diseños, tanto los originales de ISA como en los adicionales del Estructurador. El licitador deberá realizar los estudios técnicos necesarios para determinar la conveniencia o no de construir dichos túneles.	APÉNDICE TÉCNICO UNIDADES FUNCIONALES 1	TÉCNICA
18.	ODINSA - EL CÓNDROR - TERMO TÉCNICA - ICEIN - MOTA ENGIL	2014-409-005342-2, 5-feb-2014	6. En la unidad funcional 4, de acuerdo a la tabla 22 del Apéndice Técnico 1: "Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el Inicio y final de la variante". Solicitamos que sean definidos por coordenadas los puntos de inicio y fin de los "accesos a Puerto Berrio" para definir las longitudes de estos tramos a mantener y operar.	Se modificó mediante adenda.	APÉNDICE TÉCNICO UNIDADES FUNCIONALES 1	TÉCNICA
19.	CONCESIONARIA EUROLAT RÍO	correo electrónico 21-marzo-2014	En la tabla 3 del Apéndice Técnico 1 del pliego de condiciones, en la columna "Observación", para la Unidad Funcional 4, se indica lo siguiente: "Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el inicio y final de la variante". De lo anterior,	Mediante adenda se definieron los tramos de operación y mantenimiento con coordenadas para el tramo en mención.	Apéndice Técnico	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	MAGADALEN A 2		entendemos que las obras de mantenimiento e intervención, para los accesos al Municipio de Puerto Berrio, tienen como límite los siguientes puntos de referencia actuales: Para la unidad funcional 4: Costado Oeste: El tramo a mantener e intervenir, sobre la actual Ruta Nacional INVIAS 6206 (Cisneros- Cruce Ruta 45), va desde: Inicio de variante de futura Unidad Funcional 4, hasta el inicio de Puerto Berrio (mojón PR92). Costado Este: El tramo a mantener e intervenir, sobre la actual Ruta Nacional INVIAS 6206 (Cisneros- Cruce Ruta 45), va desde: el fin de Puerto Berrio (mojón PR100), hasta la intersección de la vía existente con la variante a construir de la Unidad Funcional 4. En otras palabras, el tramo actual delimitado entre el PR92, hasta el PR100 sobre la Ruta Nacional INVIAS 6206 (Cisneros- Cruce Ruta 45), no tiene intervención ni mantenimiento alguno dentro de esta Concesión. Por favor confirmar nuestro entendimiento.			
20.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 1 (Alcance del proyecto), en el numeral 3.4 Sistemas de comunicación y postes SOS, literal (c) dice: "Los postes SOS deberán instalarse alternadamente sobre las bermas externas, a lado y lado de la vía y de forma simultánea mientras se realizan las Obras de Construcción de una vía nueva. Para facilitar el estacionamiento y garantizar así la seguridad del usuario, para la ubicación de estos se deberá disponer de un sobre ancho de un (1) metro adicional a la berma en la vía, como mínimo, con longitud de diez (10) metros de largo". Al respecto de lo anterior solicitamos a la ANI aclarar y especificar si en los tramos de rehabilitación está considerando la instalación de postes SOS y la construcción de los sobre anchos que ello implica, toda vez que el alcance de las obras de rehabilitación establecido en el Apéndice técnico 1 (Alcance del proyecto), numeral 4.2 literal (iii) solo contempla llevar la vía a sus condiciones iniciales de construcción.	En el CAPÍTULO III Instalaciones en el Corredor del Proyecto se indica: " <i>Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de proveer todas las instalaciones, recursos e insumos necesarios para el cumplimiento de cada una de las obligaciones del Contrato y, en especial, sus Especificaciones Técnicas, a continuación se establecen las características mínimas de algunas instalaciones que el Concesionario deberá construir, operar y mantener en el Corredor del Proyecto.</i> " Dado que el numeral 3.4 del citado Capítulo III, Sistemas de comunicación y postes SOS, literal (c) dispone: " <i>Los postes SOS deberán instalarse alternadamente sobre las bermas externas, y simultáneamente a las obras de construcción de la vía. Para facilitar el estacionamiento y garantizar así la seguridad del usuario, para la ubicación de estos se deberá disponer de un sobree ancho de un (1) metro adicional a la berma en la vía, como mínimo, con longitud de diez (10) metros</i> ", el concesionario deberá cumplir con lo exigido tanto en los apéndices técnicos como el Contrato parte Especial y General y sus anexos.	Apéndice Técnico 1 (Alcance del proyecto) Numeral 3.4	TÉCNICA
21.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 1 (Alcance del proyecto), numeral 3.7 Paneles LED, literal (b) se especifica que se "deberá instalar como mínimo trece (13) paneles LED en el Corredor del proyecto, [os cuales no podrán estar separados uno del otro por una distancia mayor a veinte (20) kilómetros" y en el Apéndice Técnico 2, numeral 3.3.9 Policía de carreteras, el cual	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.	Apéndice Técnico 1 (Alcance del proyecto) Numeral 3.7	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			relaciona los equipos mínimos a disposición de la policía de carreteras que incluye tableros luminosos mensaje (trailer) con 12 unidades e ITS-Tableros de Información con 18 unidades. Se solicita a la ANI reconsiderar las cantidades solicitadas, toda vez que resulta ser excesivo.			
22.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 2, numeral 3.3.3.2.3 Emisora de Radio, se Solicita reconsiderar el proveer y operar una emisora de radio, ante ello, se propone entregar la información a través de espacios con tiempos definidos en emisoras existentes de la región que cubran la totalidad del proyecto sin necesidad que sea propia.	Se modificó mediante adenda.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.3.2.3 Emisora de Radio	TÉCNICA
23.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 2, numeral 3.3.5.1 Sistema de control de tráfico establece: "En cada estación de peaje, el sistema de control de tráfico deberá contar al menos con los siguientes equipos: equipos de detención y sensores de pista (o carril), paneles de mensajes variables (al menos dos por peaje } ..." Comedidamente se solicita a la ANI aclarar si estos paneles se pueden suplir con los mismos suministrados a la policía de carreteras; de igual forma agradecemos reconsiderar la cantidad de estos elementos y corroborar si se están duplicando en las zonas de peaje.	Los paneles no se pueden suplir y son dos requisitos independientes uno pertenece a la Policía de Carreteras y los otros pertenecen a la concesión.	Apéndice Técnico 2 Numeral 3.3.5.1 Sistema de control de tráfico	TÉCNICA
24.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 3, solicitamos a la ANI aclarar las siguientes informaciones: - En el indicador E12: señalización horizontal, se establece la distancia de medida del indicador cada 20 metros, mientras que la especificación INVIAS INV-700-07 recomienda tramos de 250 metros, por lo tanto solicitamos a la ANI reconsiderar la distancia de medida a la luz de la especificación INVIAS.	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.	Apéndice Técnico 4 Numeral 3-Tabla 1 Indicadores de vías y puentes	TÉCNICA
25.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 3, solicitamos a la ANI aclarar las siguientes informaciones. - En el indicador 01 Índice de mortalidad se propone una nueva fórmula: $Im = \frac{\text{No muertos}}{\text{TPDA de la unidad funcional} \times \text{Longitud de la unidad funcional}}$. Umbral medio: $im \text{ año } N < 1.25 \times (Im \text{ mayor entre } (Im \text{ año } N-1; > Im \text{ año } N-2; (\text{ todos los años de operación}); Im \text{ año inicial}), \text{ toda vez que la fórmula propuesta por la ANI como método de medida, implica mayor disponibilidad de ambulancias por unidad funcional, por lo tanto, solicitamos adoptar la fórmula aquí propuesta. Asimismo, comedidamente se solicita a la Entidad excluir los accidentes con muertos, los cuales sean por causas}$	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos. Adicional a esto el índice de mortalidad se modificó mediante adenda, quedando como un valor positivo en caso de cumplir los requisitos establecidos en el apéndice técnico 2.	Apéndice Técnico 4 Numeral 3-Tabla 1 Indicadores de vías y puentes	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			de conductores que consumieron sustancias psicoactivas, sustancias alucinógenas, sustancias alcohólicas y conductores que sufran al momento de la conducción ataques cardiovasculares; además causas dictaminadas por la autoridad de tránsito donde se compruebe: impericia en el manejo, infracción o falta de atención a la señalización, conducción temeraria.			
26.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 3, solicitamos a la ANI aclarar las siguientes informaciones: -En el indicador 04 y 05: Tiempo de atención a incidente y accidentes, se considera reevaluar los tiempos de respuesta de accidente e incidente estipulados en los indicadores ya que para ello se requieren más unidades disponibles para el cumplimiento, se propone unos tiempos de respuesta de atención para los dos casos de 60 minutos.	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.	Apéndice Técnico 4 Numeral 3 - Tabla 1 Indicadores de vías y puentes	TÉCNICA
27.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 3, solicitamos a la ANI aclarar las siguientes informaciones: -En el indicador 03: Cola de peaje en la columna valor de aceptación se sugiere incrementar el promedio de cola de peaje a 120 minutos y que sean vehículos de primera categoría así mismo excluir la exigencia de medición en los días de mayor tráfico, como temporadas vacacionales o puentes festivos.	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.	Apéndice Técnico 4 Numeral 3-Tabla 1 Indicadores de vías y puentes	TÉCNICA
28.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 3, solicitamos a la ANI aclarar las siguientes informaciones: -En el indicador 05 tiempo de atención de accidentes y emergencias, aclarar si en caso de accidentes sin heridos, es necesario que la ambulancia asista al evento.	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.	Apéndice Técnico 4 Numeral 3-Tabla 1 Indicadores de vías y puentes	TÉCNICA
29.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS	2014-409-013447-2, 21-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 4 Indicadores, en el numeral 5.1 Registro de las declaraciones del concesionario, de la interventoría y la ANI, el numeral que se refieren las comunicaciones no es claro ya que está escrito: "¡Error! no se encuentra el origen de referencia". Solicitamos a la ANI corregir y aclarar el error en dicha redacción.	Se modificó mediante adenda.	Apéndice Técnico 4 Numeral 5.1 Indicadores	TÉCNICA
30.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	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 "Informe Hidrología Tramo II San José del Ñus - Caucasia", Anexo 2 (Caudales tramo II río Monos - OTU), se solicita a la ANI dar respuesta a las siguientes inquietudes:	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 Autopistas para la	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	- EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)		<p>1) Por qué se considera un número de curva (CN) igual para todas las cuencas, siendo que sus condiciones son variables, en cuanto a uso y cobertura vegetal, toda vez que ésta condición afecta directamente el caudal de diseño que se toma y por ende el tamaño y tipo de la obra que se requiera.</p> <p>2) En el cuadro del Anexo 2 del cálculo de caudales, se obtienen los caudales por el SCS, Snyder y Racional. El valor de la segunda columna del cuadro correspondiente al caudal de la cuenca, no corresponde con ninguno de los caudales calculados, este valor a qué corresponde o de donde se ha obtenido.</p> <p>3) En el cuadro del Anexo 2 en la primera columna, las cuencas están numeradas de forma consecutiva, pero no son identificables, ni corresponden con las cuencas aferentes a la vía mostradas en los planos escala 1:10.000 y 1:25.000. Es necesario obtener dichas cuencas con las respectivas abscisas de la vía, para poder adelantar la revisión, de manera que se solicita poner ésta información a disposición de los proponentes.</p>		Prosperidad, Tramo II, en el informe "Informe Hidrología Tramo II San José del Nus - Caucasia", Anexo 2 (Caudales tramo II río Monos - OTU)	
31.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	<p>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 de diseño hidráulico Tramo II San José del Nus - Caucasia" en el inventario y dimensionamiento hidráulico de obras proyectadas Sector Río Monos Otu,</p> <p>i) En la columna 17 (caudal) hay caudales que no corresponden con el tamaño de la cuenca, mostrada en los planos escala 1:10.000 y 1:25.000. En el K6 +924 el caudal de la obra es de 0.30 m3/s siendo el área de drenaje más grande que la obra del K7+096 la cual tiene un caudal de 5.17 m3/s.</p> <p>Esta situación de inconsistencia de caudales se observa en varias obras, por lo tanto, no hay confiabilidad en su dimensionamiento. 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 qué consideraciones tuvo para estas obras dentro del CAPEX.</p> <p>ii) En la tabla de inventario y dimensionamiento hidráulico de obras proyectadas, no se indica el caudal de las obras mayores.</p>	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 Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en el inventario y dimensionamiento hidráulico de obras proyectadas Sector Río Monos Otu	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			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.			
32.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	<p>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 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.</p> <p>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.</p>	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 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	TÉCNICA
33.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	<p>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 plano de diseño geométrico planta - perfiles Río Monos - OTU Calzada izquierda, hoja 15 + 660 - k 16 + 600, se observa que la vía proyectada queda localizada sobre el cauce de la quebrada existente, tal y como se presenta entre el k 15+500. Este tramo adicionalmente, tiene proyectada la construcción de box culverts de 4 x 4 m y 5 x 5 m, los cuales no se pueden implantar de acuerdo con el perfil longitudinal de la vía.</p> <p>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 estas obras.</p>	La información técnica referente al diseño geométrico y 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 Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en el plano de diseño geométrico planta - perfiles Río Monos - OTU Calzada izquierda, hoja 15 + 660 - k 16 + 600	TÉCNICA
34.	EP AUTOPISTA AL RÍO	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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, "informe Hidrología Tramo II San José del Nus - Caucasia" de la tabla	La información técnica referente a los estudios hidrológicos se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos	Estudios y Diseños adelantados por el Consorcio DIS S.A.	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)		Caudales Tramo II RIO MONOS - OTU Autopista de la montaña TR 25 años Tramos K0+00 . k35+500, resumen de caudales por alcantarillas. En el inventario de obras existentes sector Vegachí - Remedios, cómo se relaciona el abscisado del inventario de las obras existentes, con el abscisado del proyecto con las obras proyectadas. Se solicita a la ANI aclarar si cuenta con información adicional, de forma que la ponga a disposición de los proponentes.	complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	EDL LTDA para ISA, en la información 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	
35.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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 de diseño hidráulico Tramo II San José del Nus - Caucasia" numeral 5.3 (diseño de conducciones transversales y longitudinales), en el cálculo de caudal de diseño, el periodo de diseño de las alcantarillas de D = 0.90 m debe ser de 10 años (INVIAS), en el estudio lo han considerado de 25 años. Para cajones se debe considerar 25 años de periodo de retorno de diseño (INVIAS), el informe indica 100 años. Esta condición genera un sobredimensionamiento de las obras, razón por la cual 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 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 Autopistas para la Prosperidad, Tramo II, en el numeral 5.3 (diseño de conducciones transversales y longitudinales), en el cálculo de caudal de diseño.	TÉCNICA
36.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL -	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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, "Informe de diseño hidráulico Tramo II San Jose del Nus - Caucasia" en el numeral 5.3 (diseño de conducciones transversales y longitudinales), en el proceso iterativo de diseño, en pendiente se tiene el siguiente texto: "Pendiente: se refiere a la inclinación con que se colocarán los tubos con respecto a la horizontal. Para la evaluación de	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 Autopistas para la Prosperidad,	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CSS CONSTRUCTORES)		este proyecto se ha tomado como 3 %" Esta condición genera subdimensionamiento de las obras, razón por la cual 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.		Tramo II Numeral 5.3	
37.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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 de diseño hidráulico Tramo II San Jose del Nus - Caucasia", en el inventario de cunetas y sumideros proyectados, sector Río monos - Otú en las tablas cunetas y filtros Tramo II: Río monos - Otú Calzada izquierda, hay cunetas hasta de 650 m de longitud, cuya capacidad se vería desbordada dada la geometría propuesta de manera general para este tipo de obras. Las dimensiones de estos elementos deben ser superiores para cumplir con la capacidad requerida dado el limitante de pendiente. Razón por la cual, 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	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 inventario de cunetas y sumideros proyectados, sector Río monos - Otú en las tablas cunetas y filtros Tramo II: Río monos - Otú Calzada izquierda	TÉCNICA
38.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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 "Informe Hidrología Tramo II San José del Nus - Caucasia", i) No se ha tenido en cuenta longitud, ni prediseño de descoles de alcantarillas, el informe considera solamente enrocados a la entrada y salida de 5 m. Dadas las condiciones topográficas y la necesidad de evitar la afectación de los predios vecinos al proyecto, 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	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 "Informe Hidrología Tramo II San Jose del Nus - Caucasia"	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>ii) No se encontró información referente a las obras de drenaje y aportes a considerar en términos de caudales para el sistema de la carretera proveniente de las obras de estabilización de taludes.</p> <p>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.</p>			
39.	<p>EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)</p>	<p>2014-409-010485-2, 6-marzo-2014</p>	<p>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.</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	TÉCNICA
40.	<p>EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)</p>	<p>2014-409-010485-2, 6-marzo-2014</p>	<p>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, en el numeral 3.5 (Obras mayores), se menciona lo siguiente: "Para los puentes localizados en el corredor vial, se realizó una revisión basada en la incidencia del caudal y del flujo del mismo sobre las estructuras a construir, ya que se evidencia que las obras proyectadas, por las condiciones topográficas, tendrán luces y gálibos que no se verán influenciados por los caudales que circulan bajo los mismos." Diferimos de la consideración del estudio y consideramos que ésta situación es relevante y necesaria. Se pone como ejemplo el puente del plano 9.5 Diseño conceptual de puentes K 8 + 400 Cl, en donde se observan las pilas del puente dentro del cauce. 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.</p>	<p>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</p>	<p>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 Numeral 3.5 (Obras mayores)</p>	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
41.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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, en el cuadro 2.4 (Evaluación de caudales), En el listado de obras no se han considerado los puentes de los K8+206, K8+336 y K8+415. 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	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. Cuadro 2.4 (Evaluación de caudales)	TÉCNICA
42.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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, en el Anexo 3 no incluye el inventario de obras existentes y proyectadas. Allí se incluye el Cuadro 2.4 de Evaluación de Caudales y Cuadro 3.3 de Evaluación de obras hidráulicas. 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	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 Anexo 3 Cuadro 2.4 Cuadro 3.3	TÉCNICA
43.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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	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 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	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CONSTRUCTORES)		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.		Hidráulica y Socavación Variante Puerto Berrio	
44.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En los estudios de TYPASA - 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	Estudios de TYPASA - CRA, en Estudios Técnicos adicionales, en el informe denominado "Capítulo 3 Diseño de taludes"	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	En los estudios de TYPASA - CRA, en Estudios Técnicos adicionales, en los informes "Capítulo 4.1 Cálculo y diseño de las secciones de sostenimiento de túnel, Capítulo 4.2 Perfiles geotécnicos de túneles y Capítulo 4.3 Diseño de portales de túnel. Estudio de aprovechamiento de los materiales de los túneles", se tienen las siguientes observaciones: No se realiza una definición clara e inequívoca de las secciones típicas finalmente adoptadas, ni tampoco de la disposición de los sostenimientos para cada tipo de terreno (secciones de soportes estándar). Debido a la falta de información procedente de estaciones geomecánicas no se ha realizado el análisis cinemático de cuñas en el interior de los túneles, ni tampoco el análisis de estabilidad de bloques para los taludes excavados en roca en las zonas de portales. Debe comprobarse el factor de seguridad ofrecido por el revestimiento de 30 cm de concreto convencional propuesto, dado que el sostenimiento se ha calculado con coeficientes de seguridad de carácter provisional. En el documento no se definen en forma ni extensión los sistemas de monitorización necesarios para la correcta auscultación de movimientos en túneles y portales. 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,	La información técnica referente al diseño de túneles y portales 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 de TYPASA - CRA, en Estudios Técnicos adicionales, en los informes "Capítulo 4.1 Cálculo y diseño de las secciones de sostenimiento de túnel, Capítulo 4.2 Perfiles geotécnicos de túneles y Capítulo 4.3 Diseño de portales de túnel. Estudio de aprovechamiento de los materiales de los túneles",	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			o que consideraciones tuvo dentro del CAPEX con relación a estas condiciones.			
46.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 2 (Condiciones para la operación y mantenimiento), en el numeral 3.3.8 Sistemas de pesaje, se solicita a la ANI definir con claridad el momento y fase en el cual se debe dar inicio a este servicio.	Su observación no procede dado que hay claridad que las estaciones de pesaje deben dar inicio en la etapa operativa, puesto que en el apéndice técnico 2 hace referencia a (Condiciones para la operación y mantenimiento).	Apéndice Técnico 2 (Condiciones para la operación y mantenimiento) Numeral 3.3.8	TÉCNICA
47.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En el documento de Matriz de riesgos, en la columna correspondiente al área "Regulatorio" en la fila 30 se establece que el riesgo asociado a la realización de obras en tramos con póliza de Calidad y Estabilidad es del privado. Teniendo en cuenta esta consideración, se solicita a la ANI poner a disposición de los proponentes la totalidad de información referente a las obras que existen dentro del corredor que se puede ver afectadas por el proyecto planteado. Indicando, el número del contrato, el objeto, valor, plazo, localización y las fechas de vencimiento de las pólizas correspondientes.	Los contratos que se están ejecutando en la zona del proyecto se encuentran identificados en el contrato parte especial definidos en el numeral 3.5 . Las obras de estos contratos deberán ser recibidas por el concesionario de acuerdo a lo descrito en este mismo documento.	Matriz de riesgo Punto 30 Regulatorio	TÉCNICA
48.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	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 aparece el siguiente texto: "Rehabilitación de la vía existente." No obstante, en el capítulo 2 en el numeral 2.1 Descripción el literal c menciona lo siguiente: "(c) Las obras de esta concesión consisten en el mejoramiento de la calzada actual del tramo Alto de Dolores - puerto Berrio y la construcción de una nueva vía en calzada sencilla entre remedios y el alto de dolores." La Unidad Funcional 3 corresponde al Tramo comprendido entre el Alto de Dolores y Puerto Berrio, de manera que se solicita aclarar a la ANI el objeto real de la actividad a realizar en esta Unidad Funcional 3.	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	Apéndice Técnico 1 (Alcance del Proyecto) Numeral 2.4	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			La UF-3 no cuenta con un diseño Fase II, solamente llega a nivel de conceptualización y por la forma en que está planteada presenta problemas de seguridad para los usuarios; 1. Falta un diseño geométrico propiamente dicho (eje, tercer carril, sección transversal); 2. Falta informaciones y diseños hidráulicos de la vía existente; 3. Para los taludes que se deben intervenir en 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.			
49.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	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 observación aparece el siguiente texto: "Se incluye un túnel y dos intercambiadores a desnivel en Maceo (2)" No obstante, al revisar en el numeral 2.5 (Alcance de las Unidades Funcionales) en la Tabla 9 aparece el siguiente texto: "Tabla 9 - UF1: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario no aplica." -De otra parte al revisar la tabla 14 que corresponde a las Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario para la Unidad Funcional 2 se incluyen los intercambiadores a desnivel en Maceo. De tal forma que se solicita a la ANI aclarar esta situación, dado que el municipio de Maceo se encuentra entre el Alto de Dolores y Vegachí, el cual corresponde a la Unidad Funcional 2.	Se aclaró mediante adenda.	Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto) Numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto)	TÉCNICA
50.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En la información de las Unidades Funcionales I, II y III no se encuentran sondeos por apoyo o por puente, con lo cual el alcance del estudio geotécnico de puentes no tiene un nivel de Fase II. Solicitamos a la ANI brindar información 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	Informe geotecnia para estabilidad y estabilización de taludes de cortes y terraplenes y cimentación de puentes, incluye compendio. Tramo II Tomo1 A 11 Diseño Fase II Capítulo III Estudio	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
					de Geología y Geotecnia	
51.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	En las Unidad Funcionales I, II y III no se encuentra el informe de geotecnia particular de cada puente, se presentan recomendaciones de cimentación generales establecidas por zonas geotécnicas homogéneas que no consideran las características locales del emplazamiento del puente (Espesores de materiales y estabilidad de laderas para apoyo de pilas y estribos) ni las características dinámicas de cada puente (altura y rigidez de pilas) en la determinación de la cimentación, con lo cual el estudio no tiene un nivel de detalle Fase II. Solicitamos a la ANI, aclarar si existe dicha información.	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	Informe geotecnia para estabilidad y estabilización de taludes de cortes y terraplenes y cimentación de puentes, incluye compendio. Tramo II Tomo1 A 11 Diseño Fase II Capítulo III Estudio de Geología y Geotecnia	TÉCNICA
52.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	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, 37,40,45,47,48,50, 53,54,55,57,59 Planos UF2 1,2,3,4,6,7,8,10,11, 14,15,16,17,20,21, 22,23,24,26,,27	TÉCNICA
53.	EP AUTOPISTA AL RÍO	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	En la mayoría de los puentes de las Unidades Funcionales I y II se implantan estribos, al parecer sin considerar las estructuras de conexión con la ladera natural, no encuentra información referente a muros de	La información técnica referente a la implantación de puentes se encuentra en el cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios	Ingeniería de diseño Fase II - factibilidad, los	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)		acompañamiento, aletas, conos de derrame, ni nada relacionado que permitan generar la conexión entre los puentes y las laderas. Solicitamos aclarar si se omitió el estudio y cuantificación de estas obras o existe información adicional al respecto.	técnicos complementarios que considere necesarios para una correcta evaluación de la oferta	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, 37,40,45,47,48,50, 53,54,55,57,59 Planos UF2 1,2,3,4,6,7,8,10,11, 14,15,16,17,20,21, 22, 23,24,26,,27	
54.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En la tabla 22 - Unidad Funcional 4 se estableció la siguiente observación: "Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el inicio y final de la variante" Agradecemos a la Entidad aclarar si el puente existente en Puerto Berrio hace parte del alcance de operación y mantenimiento de los accesos, toda vez que los estudios de la variante de Puerto Berrio no se encontró información del puente existente sobre el Río Magdalena.	Mediante adenda se aclaró el alcance del mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio.	Apéndice Técnico 1 Tabla 22 - Unidad Funcional 4	TÉCNICA
55.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	En los estudios hidráulicos e hidrológicos del nuevo puente sobre el río Magdalena en la variante de Puerto Berrio (Unidad Funcional 4), no aparece información de batimetría y tampoco el estudio de niveles (mínimo, medio o máximo). Sin esta información no se puede garantizar el cumplimiento del galibo exigido por CORMAGDALENA para la navegabilidad del río, que se mide a partir del nivel de aguas máximo con periodo de retorno de 100 años. Solicitamos aclarar si existe información adicional a la entregada de batimetrías o estudio de niveles del río para el puente.	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	Diseño Fase II Capítulo II Estudio de hidrología, hidráulica y socavación variante Puerto Berrio	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	CONSTRUCTORES)					
56.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	En la información suministrada, no se encuentra un informe de geotecnia particular para el puente sobre el rio Magdalena, en la variante de Puerto Berrio, en el que se justifique o se encuentre la información necesaria para corroborar las dimensiones dadas a la cimentación, por lo anterior, el de detalle de los estudios suministrados es insuficiente para verificar las dimensiones dadas a la cimentación del puente y no tienen un alcance de estudios Fase II. Solicitamos aclarar si existe información adicional sobre la estimación de la cimentación de este puente. Los sondeos existentes v la calidad del informe de geotecnia es extremadamente escasa para la magnitud del puente (L = 1.480 m). No existen sondeos en la zona del rio v los datos del número de golpes ÍSPT) de los sondeos existentes están incompletos. Con la información existente no es posible verificar la cimentación.	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	Diseño Fase II Capítulo III Estudio de Geología y Geotecnia Variante de Puerto Berrio	TÉCNICA
57.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 2014-409- 013545-2, 6 y 25 marzo-2014	En la información suministrada no se encuentra el estudio de socavación específica para las pilas principales del puente propuesto sobre el rio Magdalena, solo se encuentra una referencia a los estudios y valor de socavación estimada de 20,0m para una de las pilas de otro puente (Puente GUILLERMO GAVIRIA CORREA, entre Yondó y Barrancabermeja) que no corresponden al puente del contrato, por lo anterior el nivel de detalle de los estudios no corresponde con el de unos estudios fase 2. Solicitamos aclarar si existe información adicional sobre la socavación específica del puente.	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	Diseño Fase II Capítulo II Estudio de hidrología, hidráulica y socavación variante Puerto Berrio	TÉCNICA
58.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	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 rio. 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

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
59.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto), Capítulo 5, de acuerdo con el numeral 5.4 (Tramos con excavación de la plataforma completa para dos calzadas), en el literal a), se tiene el siguiente el siguiente texto: Estructura Plural Concesionaria Puerto Berrío - Remedios " a) En aquellos taludes que requieran obras de estabilización en la primera calzada, distintas a aquellas que se realicen con el mismo terreno (estabilización convencional), deberá ejecutar la excavación de la plataforma completa para las dos calzadas. De manera indicativa y con base en los estudios de referencia se han identificado los puntos donde se requiere realizar la excavación de la plataforma para dos calzadas. Dichos puntos son los siguientes: UF1ALTO DE DOLORES - REMEDIOS: INICIO - FIN; UF2ALTO DOLORES - PUERTO BERRIO: INICIO - FIN. I) Con respecto a la tabla presentada, se solicita a la ANI modificar los respectivos títulos teniendo en cuenta que la Unidad Funcional 1 y 2 corresponde al trayecto Alto de Dolores - Remedios y la Unidad Funcional 3 al tramo Alto de Dolores - Puerto Berrío. II) Con relación a la información que aparece en la tabla para el tramo Alto Dolores - Puerto Berrío se solicita a la ANI aclarar la utilidad de presentar dicha información, toda vez que la intervención prevista para éste sector corresponde a una rehabilitación de la vía existente, la cual de acuerdo con el alcance y definición establecido en los pliegos para esta actividad, no tiene previsto realizar este tipo de labores.	Esta observación fue atendida mediante Adenda y publicada el 27 de Marzo de 2014	Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto) Capítulo 5 Numeral 5.4 (Tramos con excavación de la plataforma completa para dos calzadas)	TÉCNICA
60.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	En el Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto), Capítulo 2, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del proyecto), se solicita a la ANI revisar lo siguiente: En la Tabla 18.1 - UF3. Características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos. Primera calzada. Validar el número de la Unidad Funcional en el título de la tabla dado que aparece la número 2 pero se está hablando de la número 3. En la Tabla 18.1 - UF3. Características geométricas y técnicas de entrega de cada subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos. Segunda calzada. Validar el número de la Unidad Funcional en el título de la tabla dado que aparece la número 2 pero se está hablando de la número 3.	Se modificó mediante adenda.	Apéndice Técnico 1 (Alcance proyecto) Capítulo 2 Numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto)	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
61.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-010485-2, 6-marzo-2014	De la información puesta a disposición por la ANI para la Unidad Funcional 4 se cuenta con un informe elaborado por el consultor Typsa - CRA denominado "Capítulo VII. Estudios y análisis adicionales", el cual en el numeral 3 (intersecciones con servicios públicos) presenta una revisión detallada de las posibles interferencias que puede tener el proyecto con las redes existentes. Se solicita a la ANI aclarar si para las Unidades Funcionales 1, 2 y 3 se cuenta con información adicional a la que puesta a disposición para consulta, que presente de manera similar los inventarios y problemas de interferencias de redes. En caso de contar con ésta información, se solicita ponerla a disposición de los proponentes.	La información técnica referente a las Unidades Funcionales mencionadas 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	Capítulo VII. Estudios y análisis adicionales", el cual en el numeral 3 (intersecciones con servicios públicos)	TÉCNICA
62.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	1. Plazo de la Fase de Preconstrucción de las Unidades Funcionales. De conformidad con el numeral 3,8 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, la duración estimada de la Fase de Preconstrucción es de trescientos sesenta (360) Días contados desde la Fecha de Inicio. Teniendo en cuenta lo anterior, partimos del hecho, que el Concesionario contará sólo con un plazo de doce (12) meses, para desarrollar las actividades que se relacionan a continuación: (INSERTA TABLAS) "4.2 Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción. <i>Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato, o en sus Apéndices y/o Anexos, el Concesionario tendrá las siguientes obligaciones durante la Fase de Preconstrucción:</i> (a) <i>Obtener la financiación del Proyecto en los términos de la Sección 3,7 y lograr el Cierre Financiero de conformidad con lo previsto en la Sección 3.8. de esta Parte General.</i> (b) <i>Hacer los Giros de Equity al Patrimonio Autónomo en los términos de la Sección 3.9 de esta Parte General.</i> (c) <i>Fondear las subcuentas del Patrimonio Autónomo que así lo requieran, en los términos y montos previstos en el Contrato, obligación que aplica también para la Fase de Construcción y la Etapa de Operación y Mantenimiento.</i> (d) <i>Celebrar los Contratos de Diseño y de Construcción en la oportunidad y en los términos señalados en el Contrato.</i>	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimiento exigidos tanto en el contrato parte Especial y General, como sus respectivos apéndices y anexos.		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>(e) Entregar el Plan de Adquisición de Predios. Este plan deberá tener ilustración suficiente de las actividades y los tiempos, de manera que el Interventor pueda hacerse un juicio acerca de los plazos en los cuales se ejecutará dicho plan. La entrega de este Plan se hará dentro del plazo señalado en el Apéndice Técnico 7.</p> <p>(f) Entregar el Plan de Compensaciones Socioeconómicas. Este plan deberá tener ilustración suficiente de las actividades y los tiempos, de manera que el Interventor pueda hacerse un juicio acerca de los plazos en los cuales se ejecutará dicho plan en concordancia con la obtención de los insumos prediales y el desarrollo mismo del proceso de adquisición de los Predios.</p> <p>(g) Preparar y presentar para revisión del Interventor, los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales, en el plazo máximo previsto en la Sección 6.1(a) de esta Parte General.</p> <p>(h) Una vez obtenida la no objeción del Interventor sobre los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, presentar para revisión del Interventor, dentro del plazo máximo señalado en la Sección 6.1 (b) de esta Parte General, los Estudios de Detalle de las Intervenciones de las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción, de acuerdo con el Plan de Obras.</p> <p>(i) Presentarla información exigida en el Contrato y sus Apéndices en las fechas estipuladas, los formatos definidos y usando los sistemas de información que la ANI establezca en cada caso. Lo anterior incluye la entrega de documentos cumpliendo la circular 0013 de la ANI (o las normas que la modifiquen, complementen o sustituyan) y demás instructivos de la ANI para la entrega de estudios, planos y carpetas prediales. Esta obligación es también aplicable para la Fase de Construcción, la Etapa de Operación y Mantenimiento, la Etapa de Reversión y hasta la liquidación del Contrato.</p> <p>(j) Establecer bajo su propia responsabilidad la necesidad de obtener las Licencias Ambientales necesarias para adelantar las Intervenciones,</p> <p>(k) Tramitar y obtener ante las Autoridades Gubernamentales y/o Autoridades Ambientales todos los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones para adelantar el Proyecto y para el uso y aprovechamiento</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>de recursos naturales y para el depósito de materiales. Así mismo, preparar todos los estudios que le soliciten tales Autoridades.</p> <p>(l) Efectuar toda la Gestión Predial necesaria para disponer y adquirir técnica, lega} y oportunamente los inmuebles requeridos para el desarrollo de las Intervenciones, siguiendo la normatividad vigente y las directrices e indicaciones del Apéndice Técnico 7, así como el Plan de Adquisición de Predios,</p> <p>(m) Realizar un inventario de las Redes que puedan verse afectadas por las Intervenciones, indicando el estado de las mismas y listar la totalidad de las Redes incluyendo aquellas que no hayan sido identificadas en el Apéndice Técnico 5. Este inventario constará en un acta que será suscrita por las Partes y el Interventor. Al finalizar la Fase de Construcción se deberá actualizar dicho inventario y garantizar que las Redes se encuentren como mínimo en iguales condiciones de las registradas en el inventario inicial, salvo por el desgaste propio de dichas Redes por el uso y el paso del tiempo. El manejo de los riesgos asociados con el costo del traslado o manejo de Redes, según corresponda, se hará conforme a lo previsto en este Contrato, en especial en la Sección 8.2. (n) Presentar a la ANI y al Interventor un plan para el traslado y/o manejo de Redes dentro del plazo señalado en la Parte Especial.</p> <p>(o) Entregar a la ANI y al Interventor, dentro de los plazos señalados en este Contrato, el Plan de Adquisición de Predios y el Plan de Obras, que cumplan con las obligaciones previstas en el Contrato, en particular con lo establecido en los Apéndices Técnicos 7 y 9, con ilustración suficiente de los tiempos, de manera que el Interventor pueda hacerse un juicio acerca de los plazos en los cuales se ejecutarán las Intervenciones. El contenido de este Plan de Obras no podrá modificar en ningún caso, ninguna de las obligaciones previstas en el Contrato ni en ninguno de sus Apéndices y deberá ser consistente con las fechas de inicio de operación máximas de cada Unidad Funcional de acuerdo con la Parte Especial.</p> <p>(p) Recibir la infraestructura del Proyecto en concesión, en la fecha que señale la ANI, incluyendo las Estaciones de Peaje y las Estaciones de Pesaje en el estado en el que lo entregue la ANI sin objeción alguna, y</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p><i>asumir, desde su recibo, todas las obligaciones de resultado que se prevén en el presente Contrato y sus Apéndices, Esta recepción constará en un acta debidamente suscrita por las Partes, ja cual deberá incluir un inventario de activos entregados y una descripción del estado de tales activos al momento de la entrega (el "Inventario de Activos de la Concesión").</i></p> <p><i>(q) Presentar a la ANI y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario y del Patrimonio Autónomo, a 31 de diciembre y 30 de junio y no auditados en forma trimestral. La auditoría de dichos estados financieros deberá ser efectuada por un auditor independiente que preste sus servicios a nivel internacional es decir que preste sus servicios en por lo menos dos países diferentes a Colombia, Adicionalmente, deberá mantener en su contabilidad claramente identificados los ingresos y egresos correspondientes a cada Unidad Funcional y deberá presentar a la ANI y al Interventor un informe mensual (dentro de los primeros quince (15) Días del Mes) suscrito por su auditor sobre los criterios empleados por el Concesionario para contabilizar la acumulación de los ingresos y egresos por Unidad Funcional.:</i></p> <p><i>(r) Dar los avisos correspondientes a las autoridades de tránsito competentes y colaborar con las mismas en el control de la utilización de vías que tengan como finalidad o efecto la evasión y/o elusión en el pago del Peaje, obligación que aplica también para la Fase de Construcción y la Etapa de Operación y Mantenimiento. Con este fin deberá realizar a su costo, con el apoyo y bajo la coordinación de ANI, un convenio con las autoridades de tránsito competentes y, acordar con ellas el soporte logístico requerido para prestar el servicio. Además de esas y otras estipulaciones que en su momento se acuerden, ese convenio contendrá las siguientes:</i></p> <p><i>(i) Procedimientos de inspección y verificación de dispositivos que permiten el pago remoto del Peaje, cuando tales equipos estén disponibles.</i></p> <p><i>(ii) Protocolo de comunicaciones entre el Concesionario y la Policía de Carreteras.</i></p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>(iii) Procedimientos para la prevención del uso de desvíos, atajos y en general para prevenir el no pago del Peaje mediante la circulación de vehículos por fuera de la vía.</p> <p>(s) Colaborar con las autoridades de tránsito en el diseño y puesta en marcha de programas y proyectos de planes de educación vial y de seguridad vial,</p> <p>(t) Salir en defensa jurídica de los bienes que conforman la infraestructura entregada en concesión y de los derechos que se le han conferido, especialmente la defensa y protección del Corredor del Proyecto y la protección de la destinación legal de las Fajas.</p> <p>(u) Permitir que la ANI y/o el interventor revisen las cuentas del Patrimonio Autónomo, hacer que la Fiduciaria entregue la información completa y veraz que soliciten la ANI y/o el Interventor, de manera que se puedan efectuar controles con la periodicidad que determinen la ANI y/o el Interventor al Patrimonio Autónomo. La no entrega de información o la entrega incompleta de la misma será causal de terminación del Contrato de Fiducia Mercantil y será notificado a los Prestamistas.</p> <p>(v) Efectuar la Operación y Mantenimiento del Proyecto, conforme a los requisitos previstos en el Apéndice Técnico 2 y cumplir con el nivel de servicio mínimo de la infraestructura prevista para esta Fase de Preconstrucción. (w) Con fundamento en lo previsto en el artículo 7 de la Resolución 237 del 20 de agosto de 2010 expedida por la Contaduría General de 1a Nación, remitir a la ANI dentro de los quince (15) Días siguientes al periodo objeto de reporte los Formatos Fm 112 A (Inversión Privada), Fm 57 (ejecución de recursos) y Fm 112 B (Recaudo de Peaje) debidamente diligenciados y suscritos, o los que se requieran de conformidad con 1a Ley Aplicable.</p> <p>(x) Llevar y mantener actualizado un registro sobre las actividades y gestiones efectuadas ante las Autoridades Gubernamentales que sean necesarias para el cumplimiento de las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Contrato. Este registro podrá ser consultado por 1a ANI y/o el Interventor en cualquier momento, para lo cual darán aviso al Concesionario con dos (2) Días Hábiles de antelación a la fecha de la consulta,</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>(y) Durante 1a ejecución del Contrato, se debe considerar en todos los casos, la posibilidad de que la ANI pueda verse afectada por decisiones de la Autoridad Ambiental u otras relacionadas y por lo tanto el Concesionario se obliga a informar inmediatamente a la ANI, para que pueda hacer uso del derecho de defensa y de los recursos de ley dentro del proceso a que haya lugar. Si esto no se cumpliera, el Concesionario responderá por las medidas o acciones a las que se obligue a la ANI.</p> <p>(z) Actualizar anualmente el Inventario de Activos de la Concesión y enviar tal actualización a la ANI dentro de los primeros tres (3) Meses de cada año. (aa) Diseñar y entregar a la ANI y al Interventor para revisión dentro de los primeros noventa (90) Días de esta Fase, los siguientes documentos:</p> <p>(i) Un manual de buen gobierno corporativo que será aplicado por el Concesionario durante todo el plazo de la Concesión. (...)</p> <p>(ii) Un plan de responsabilidad ambiental y social aplicable a la ejecución del Proyecto durante todo el plazo del presente Contrato, de acuerdo con el Global Reporting Initiative (https://www.globalreporting.org). En este plan el Concesionario describirá los mecanismos -adicionales a las obligaciones contenidas en este Contrato- que decida implementar relacionados con inversión social en las comunidades afectadas por el Proyecto, planes de educación vial a las comunidades afectadas por el Proyecto>, implementación de medidas de seguridad vial para proteger a las comunidades afectadas por el Proyecto y sostenibilidad ambiental del Proyecto respecto de los recursos naturales de la comunidad afectada por el Proyecto. Y de ser el caso, iniciar la implementación de tales planes. El plan de responsabilidad ambiental y social adoptará los estándares y directrices ambientales y sociales a los cuales se refieren los Principios del Ecuador -en tanto no contravengan la Ley Aplicable- y suministrará la información derivada de la aplicación de tales principios a los Prestamistas, al Interventor y a la ANI.</p> <p>(iii) Un plan de contingencia y emergencia que incorpore un componente de reducción del riesgo y que consulte los lineamientos de los planes de gestión de riesgos de los municipios o departamentos del área de influencia directa del corredor en donde se realizarán las inversiones, todo esto en línea y dando cumplimiento a lo establecido en la ley 1523</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>de 2012. Este plan será aplicado por el Concesionario durante todo el plazo de la Concesión,</p> <p>(iv) Un plan para implementar, desarrollar y ejecutar acciones preventivas para evitar que cualquier persona natural o jurídica utilice a las entidades públicas o privadas que participen dentro del Proyecto, como instrumento para el lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción, en cumplimiento de la Ley Aplicable. Este plan será aplicado por el Concesionario durante todo el plazo de la Concesión.</p> <p>(bb) Realizar el estudio del Corredor del Proyecto en los aspectos asociados a los componentes del medio físico (destacándose entre otros aspectos los geológicos, geomorfológicos, agrológicos, hidrometeorológicos, hidrológicos, hidráulicos, y geotécnicos, entre otrosí, con el propósito de determinar en el corredor los sitios críticos o zonas vulnerables que ameriten la instrumentalización y monitoreo de tales puntos y/o zonas.</p> <p>(cc) Como resultado de lo anterior, elaborar un programa de monitoreo y seguimiento indicando los tipos de medición requerida, los equipos específicos que mejor, se adecúen a las condiciones del sitio, la localización y profundidad de la instrumentación, la metodología de lectura y la presentación de información y toma de decisiones sobre la misma, sujeto a la verificación de la Interventoría."</p> <p>Como se advierte con total claridad, las actividades que debe ejecutar el Concesionario en la Etapa de Preconstrucción, no son pocas, siendo imposible considerar su ejecución dentro de un plazo tan reducido y más si se parte del hecho que en dicha etapa, deben ser objeto de obtención ciertos permisos y licencias que llevan implícitos plazos, que el Concesionario lejos está de controlar.</p> <p>Como se puede observar al analizar las diapositivas 3, 4 y 5 de la presentación que se anexa a este documento, en donde se ilustra un ejercicio que fue adelantado por nosotros, donde con la mayor razonabilidad y partiendo de regulación del contrato de APP a ser suscrito, se estimó el plazo necesario mínimo para el desarrollo de las obligaciones previstas por la ANI en etapa de preconstrucción, se estima que el Concesionario va a necesitar un plazo mínimo de veinte (20)</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>meses para realizar las actividades a su cargo en las Unidades Funcionales existentes (3 y 4), mientras para las nuevas, esto es las Unidades Funcionales 1 y 2, al menos requerirá de veinticinco (25) meses.</p> <p>Por lo indicado, resulta indispensable que la Entidad revise cuidadosamente el plazo que ha dispuesto, al ser el mismo, como se anotó, totalmente insuficiente, razón por la cual, se solicita ampliar el plazo de doce (12) meses de la etapa de pre-construcción, a veinte (20) meses para las Unidades Funcionales existentes (3 y 4) y a veinticinco (25) meses, para el caso de las Unidades Funcionales nuevas (1 y 2). De igual forma se solicita a la ANI, que contemple un tratamiento diferencial para las unidades funcionales 1 y 2 respecto de las 3 y 4, de tal forma que sus plazos y contabilización se lleven de forma separada, tanto para su inicio, como para su finalización, ya que como se advierte al revisar la presentación, sin duda se requerirá de mayor plazo para la ejecución de obligaciones de pre-reconstrucción, respecto de unidades funcionales nuevas.</p>			
63.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	<p>2. Equity.</p> <p>En la parte especial de la minuta del contrato, se establece que los requerimientos de equity como capital social para el proyecto son del treinta por ciento (30%). Al respecto, debemos anotar que consideramos que el porcentaje exigido, resulta ser amplio, siendo más beneficios para la Entidad, conocer la verdadera capacidad de endeudamiento y búsqueda de financiamiento por parte del Interesado, y no sólo las posibilidades de aporte de equity.</p> <p>Por lo anotado, y con el propósito de que sea el mercado financiero quien determine ciertas condiciones del financiamiento del Proyecto, solicitamos respetosamente que la ANI, reduzca el porcentaje requerido, del treinta por ciento (30%) al diez por ciento (10%) de equity como capital social, distribuido en los primeros 3 años de la etapa pre-operativa de la siguiente forma: INSERTA TABLA.</p> <p>Según nuestro entendimiento, esta distribución genera dos efectos: i) elimina la posibilidad de giros de equity innecesarios en la fase de pre construcción, disminuyendo así los costos del proyecto, y ii) permite al mercado financiero fijar las condiciones del financiamiento buscando el</p>	El monto de equity definido contractualmente es coherente con la estructuración en cuanto a los requerimientos necesarios para las etapas de pre-construcción y de construcción del proyecto. Por lo anterior no se acepta la solicitud del observante.		FINANCIERA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>nivel óptimo de apalancamiento del proyecto de acuerdo con la musculatura financiera de cada proponente. Eso por sí solo, genera mayor eficiencia al proyecto.</p> <p>De esa forma, el mercado definirá el porcentaje de recursos que serán aportado a título de deuda y cual porcentaje restante debe aportarse por concepto de equity adicional al diez por ciento (10%) ya referido, monto que de requerirse, debería ser aportado de acuerdo con la necesidad en cada una de las etapas del Proyecto.</p>			
64.	<p>EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)</p>	<p>2014-409-013545-2, 25-marzo-2014</p>	<p>3. Obras complementarias. INSERTA TABLA.</p> <p>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:</p> <p>"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)</p> <p>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:</p> <p>(a) Durante la ejecución del presente Contrato la ANI podrá decidir que se ejecuten obras menores no previstas ni en las Especificaciones Técnicas de este Contrato ni en la Licencia Ambiental y/u otros 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.</p> <p>Este tipo de obras se tramitarán, de ser el caso, cumpliendo con los</p>	<p>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.</p>		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>requisitos previstos en este Contrato para las Obras Complementarias. 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."</p> <p>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.</p> <p>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 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</p>			

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			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: "(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."			
65.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	4. Puente sobre el Río Magdalena. Según lo establecido en la parte especial del contrato, en particular lo relativo a la obligación de operación y mantenimiento de los puentes, se establece la obligación de mantener el puente sobre el río Magdalena en la variante Puerto Berrio - UF4. Sobre el particular, debemos manifestar nuestra preocupación en relación con las obligaciones que se espera sean desplegadas por el concesionario respecto de dicho puente, por cuanto dadas sus condiciones actuales y su antigüedad, obligaciones de mantenimiento no serán suficientes para poder revertir dicha infraestructura luego del plazo de la Concesión. En efecto,; el resultado de nuestros estudios indican, que resultan insuficientes actividades de mantenimiento de dicha infraestructura, siendo necesario incluso, desplegar acciones de rehabilitación y construcción del puente, requerimientos evidentes por la antigüedad del mismo, lo que se agrava si se tiene en cuenta el plazo de la concesión que está por adjudicarse. El Concesionario que reciba esa infraestructura, no puede comprometerse a entregarla en el estado en el que la recibe, sin antes haberla intervenido de forma profunda, lo que sin duda supera el mantenimiento que es exigido por la ANI. Adicionalmente, llama la atención que la ANI contemple dichas obligaciones en relación con un puente que se encuentra en mal estado, cuando será obligación del Concesionario construir uno nuevo. En efecto, no puede perderse de vista, que el Concesionario tendrá la obligación de, en la UF 3, construir siete (7) puentes nuevos, con especificaciones técnicas actualizadas, de los cuales uno de gran envergadura cruzará el río Magdalena. Ante la existencia de estos siete nuevos puentes, y especialmente aquel que atravesará el río, es muy probable que el mantenimiento del antiguo no se justifique, teniendo en	Mediante adenda se aclaró el alcance del mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio.		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>cuenta que con ocasión de la construcción del puente nuevo, el puente existente quedará sin tráfico para atender. Los mismos estudios resaltan los puentes nuevos, y especialmente el puente sobre el río. Al respecto establecen:</p> <p>"5.1.3. Unidad Funcional 3: Variante Puerto Berrío - Conexión Ruta del Sol: (...) La obra más relevante del tramo es, como se ha dicho, el puente sobre el río Magdalena, que debe diseñarse con un gálibo suficiente para permitir la navegabilidad. Asimismo, se construirán otros 6 puentes de corta longitud" . (Apéndice 1: Parte Especial - Estudios en Etapa de Prefactibilidad, folio 23).</p> <p>Teniendo en cuenta lo anteriormente anotado, y partiendo del hecho cierto de que el puente existente quedará sin tráfico con ocasión de la construcción del puente nuevo, que solicitamos a la ANI, excluya del alcance del contrato, las obligaciones de operación y mantenimiento del puente existente.</p>			
66.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	<p>5. Ajuste en las especificaciones.</p> <p>Como lo hemos manifestado en múltiples oportunidades, resultado del estudio que se ha realizado del Proyecto, consideramos que el CAPEX que la Entidad ha estimado, resulta bastante inferior frente a las proyecciones realizadas por nosotros, Teniendo en cuenta lo anterior, hemos solicitado a la ANI el aumento de las vigencias futuras o bien, que considere replantear el alcance, lo que puede incluso contemplar el ajuste de ciertas especificaciones en puntos donde resulte posible.</p> <p>En desarrollo de lo anterior, hemos identificado, teniendo en cuenta los niveles de tráfico de las UF 1 y 2, que resulta posible contemplar:</p> <p>a. Para tramos adicionales que por su conformación de taludes así lo recomienden, sugerimos pendientes de 7.5 %, con lo que según estudios que hemos adelantado, puede implicar un ahorro aproximado de 1.200.000 metros cúbicos de excavación, reduciendo los grandes cortes y las medidas de contención de taludes. Debemos indicar que este tratamiento para tramos críticos con grandes volúmenes de cortes lo sugerimos, al ya haber sido se ha implementado por la ANI en dos tramos de la vía.</p> <p>b. Una reducción de la velocidad de diseño en algunos tramos, lo que se traduce en una reducción de los cortes a ser ejecutados.</p>	El concesionario deberá cumplir con todos los requerimientos establecidos en el contrato parte especial y general, apéndices técnicos y anexos. En cuanto al resto del trazado de las unidades funcionales 1 y 2, se reitera que cualquier excepción en el diseño geométrico que conduzca a una reducción de la velocidad de diseño deberá ser debidamente justificada y aprobada en su caso por la interventoría.		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<p>c. La posibilidad de utilizar la vía construida por el INVIAS, claro está adelantando las adecuaciones que resulten necesarias, teniendo en cuenta el trazado actualmente diseñado.</p> <p>Con la implementación de dichas propuestas, consideramos que se pueden generar ciertos ahorros, pudiendo destinar dichos recursos a obras contempladas dentro del alcance del Contrato, que según nuestras estimaciones, no podrán ser ejecutadas con el Capex que la Entidad tiene considerado</p>			
67.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCTORES)	2014-409-013545-2, 25-marzo-2014	<p>6. Predios para botaderos</p> <p>El numeral 1,123 de la Parte General del Contrato de Concesión define predio de la siguiente manera: "Significa la unidad física constituida por terreno, construcciones, construcciones anexas, cultivos y especies, necesarios para la completa disposición del Corredor del Proyecto, los cuales deben ser adquiridos por el Concesionario, a nombre de la ANI, o puestos a disposición del Concesionario por la ANI o por un tercero para la ejecución de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del presente Contrato y con sujeción a lo previsto en el Apéndice Técnico 7." [se resalta y subraya fuera de texto]</p> <p>Por su parte el Apéndice Técnico 7 establece que el Concesionario deberá realizar un inventario Predial el cual: "Corresponde al listado de los Predios que habrán de ser adquiridos para la ejecución del Provento que en todo caso deberán permitir el desarrollo de las Intervenciones en el Corredor del Proyecto. Los Predios del Inventario Predial deberán ser identificados plenamente con el número de matrícula inmobiliaria, nomenclatura predial y nombre del propietario. Cada uno de los Predios recibirá un código consecutivo de identificación para efectos de la Gestión Predial." (se resalta y subraya fuera de texto)</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y partiendo del hecho que los predios se adquieren para el proyecto y con el propósito de cumplir con las obligaciones contractuales, entendemos que los predios para la disposición de materiales, serán adquiridos con cargo a los recursos dispuestos para la adquisición predial. En caso de que nuestro entendimiento no sea correcto, solicitamos a la ANI precise el tema</p>	<p>Su observación no procede dado que está definido: De acuerdo a lo definido en el apéndice técnico 1 numeral 4.3 Alcance de las obligaciones en la Etapa Preoperativa, (a) Sin perjuicio de lo establecido en la Parte General del Contrato y en las Especificaciones Técnicas, así como de la obligación del Concesionario de adelantar todas las actividades requeridas por la Ley Aplicable para el desarrollo de sus obligaciones, durante la Fase de Construcción el Concesionario deberá llevar a cabo las siguientes actividades: (ii) 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 Gestión 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, drenajes, obras de estabilización y compactación. La adquisición de los predios requeridos para las obras aquí mencionadas no se realizará con los recursos previstos en la Subcuenta Predios, y los mismos no revertirán a la Agencia.</p>		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			referido, para claridad de todos los interesados en el proceso, sin perjuicio de indicar que consideramos que nuestra posición encuentra pleno respaldo en la regulación contractual referida.			
68.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	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 respetando los puntos de obligatorio cumplimiento y las obras mínimas obligatorias.		TÉCNICA
69.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	INCREMENTO DE CANTIDADES GENERADAS POR LA SEGUNDA CALZADA * Volumen de cortes y botaderos para segunda calzada (Aprox. 4 millones de metros cúbicos); * Mayores cantidades de tratamiento de taludes (Pernos, drenes y concreto neumático) y drenaje; * Ejecución de proyecto fase III y costos de gestión y adquisición predial.	Los puntos mencionados se encuentran valorados y cuantificados en los estudios técnicos.		TÉCNICA
70.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	PENDIENTES MÁXIMAS (UF-1 v 2): REQUISITOS TÉCNICOS: Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %); SUBSECTOR 1: N.A: • Se identificó pendiente mayor al 6% (aprox. 7,5%) a la altura dei K1+500 (UF-2)	No se ha identificado el tramo de pendiente excepcional que se menciona en la observación		TÉCNICA
71.	EP AUTOPISTA	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	INCREMENTO DE CANTIDADES GENERADAS POR LA SEGUNDA CALZADA	Los puntos mencionados se encuentran valorados y cuantificados en los estudios técnicos.		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)		* Volumen de cortes y botaderos para segunda calzada (Aprox. 4 millones de metros cúbicos); * Mayores cantidades de tratamiento de taludes (Pernos, drenes y concreto neumático) y drenaje; * Ejecución de proyecto fase III y costos de gestión y adquisición predial.			
72.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	OBRA DE MANTENIMIENTO y OPERACIÓN En la tabla 22 - Unidad Funcional 4 se estableció la siguiente observación: "Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el inicio y final de la variante" Incremento de aproximadamente 10 km en condiciones especiales debido a la presencia de viviendas (zona urbana) SUGERENCIAS: • ANI debe ser más clara en el alcance de los accesos a Puerto Berrio, respecto del puente existente sobre el Rio Magdalena y del PIP, toda vez que en los estudios de la variante no se encontró información del puente existente (1956), [^] • ANI debe delimitar el alcance y especificaciones de operación y mantenimiento, toda vez que la vía pasa en su mayor parte en zona urbana; • El mantenimiento y operación lo debe asumir el Municipio, como está en las condiciones de Ruta del Sol.	Se modificó mediante adenda.		TÉCNICA
73.	EP AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2 (ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES)	2014-409- 013545-2, 25 marzo-2014	OBRA DE MANTENIMIENTO y OPERACIÓN En la tabla 22 - Unidad Funcional 4 se estableció la siguiente observación: "Se incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrio desde el inicio y final de la variante" La pregunta: ¿Cómo el proponente presupuesta v asume los riesgos asociados al mantenimiento y operación de un puente de 58 años, 540m de longitud, durante los siguientes 25 años?	Se modificó mediante adenda y se elimina la operación y mantenimiento del puente.		TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
74.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En la Décimo Cuarta Matriz de Respuestas publicada por la ANI, para entre otros, el proceso VJ-VE-IP-LP-006-2013, en la observación 69, a través de la cual esta Estructura Plural solicitaba a la Entidad aclarar, en consideración a las modificaciones del trazado respecto de los diseños de partida, descritas en el numeral 5.2. del Apéndice Técnico, tabla 30, que generan la eliminación del túnel, en el tramo Alto de Dolores - Remedios K 8+350 - K 9+080, "cuales obras tuvo en cuenta dentro del CAPEX que le permitieran remplazar el túnel, dado que el Consultor no presentó el diseño de la modificación y la obra si fue eliminada. En caso de que no se hayan previsto obras se actualice el valor del CAPEX, ya sea incluyendo la inversión necesaria para desarrollar el túnel o aquellas que permitan su eliminación ", ante los cual la Agencia contestó que "El CAPEX contempla la eliminación de del túnel mencionado", no obstante lo anterior no encontramos dentro de los documentos que conforman el pliego un diseño aunque sea conceptual, sobre la obra que reemplazará el referido túnel y que por ende, nos permita determinar qué fue lo que consideró la Entidad para este tramo, para que nosotros hagamos la misma consideración. Por lo anterior solicitamos a la ANI volver a evaluar el tema t explicar con claridad cuáles son las obras que deberá ejecutar el futuro concesionario en el tramo K8 + 350 - K9 + 080 (Apéndice Técnico 1 Alcance del Proyecto en el numeral 5.2. Modificaciones del trazado respecto de los diseños de partida)	Los diseños proporcionados, tanto los procedentes de ISA como los realizados por el Estructurador Técnico, son únicamente de referencia. Es responsabilidad del licitador realizar sus propios diseños con el fin de determinar la conveniencia de construir o no un túnel, así como de las alternativas técnicas en el caso de no construirlo.	Numeral 5.2. del Apéndice Técnico, tabla 30	TÉCNICA
75.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En las observaciones 70 de la Décimo Cuarta Matriz de Respuestas y 60 de la Décima Primera, la ANI, ante los cuestionamientos que este precalificado tiene para el proceso VJ-VE-IP-LP-006-2013, sobre los posibles tramites ambientales que el futuro Concesionario deba realizar como consecuencia de las modificaciones al trazado respecto de los diseños de partida, que figuran en los numerales 5.2. y 5.3 del Apéndice Técnico 1 y su implicación en el plazo para la etapa de p re construcción, la Agencia ha señalado que "Las modificaciones debidas a la adición de carriles para adelantamiento no tienen consecuencias sobre la tramitación ambiental correspondiente dado que no suponen variantes de trazado ni tramos en túnel que son los supuestos que requerirían nuevos trámites ambientales. Los costos y plazos necesarios para su construcción si fueran tenidos en cuenta" adicional a lo anterior	Los diseños proporcionados, tanto los procedentes de ISA como los realizados por el Estructurador Técnico Typsa, son únicamente de referencia. La variante propuesta en el tramo 8+350 - 9+080 no es de obligatorio cumplimiento, al igual que el resto del trazado excepto se determine lo contrario. Por tanto, no es posible determinar a priori si el diseño definitivo a desarrollar por el concesionario requerirá trámites ambientales adicionales a las posibles modificaciones planteadas caso en el cual la autoridad ambiental definirá los requisitos. En cuanto a si dentro del CAPEX se encuentra el contemplado el valor del túnel, en efecto, el presupuesto del túnel se contempló dentro del CAPEX.	Numerales 5.2. y 5.3 del Apéndice Técnico	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			manifestó "Los tramites ambientales que se están llevando a cabo con la autoridad ambiental tienen en cuenta los estudios realizados por la ANI e ISA". Frente a lo anterior debemos destacar que: i) contrario a lo manifestado por la ANI si existe un nuevo trazado como por ejemplo en la UF2 entre K 8+350 - K 9+080. ;ii) si se tiene en consideración que los estudios de ISA, sobre los cuales se tramitaron los permisos ambientales, son anteriores a los de TYPESA, el nuevo Concesionario se verá obligado a tramitar un nuevo DAA y iii) como consecuencia de lo anterior, el plazo para la etapa de preconstrucción se verán afectados. Por lo anterior solicitamos volver a evaluar el tema y reconsiderar los costos y plazos que el periodo de preconstrucción requerirá.			
76.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En la observación 71 de la Décimo Cuarta Matriz de Respuestas, ante la solicitud de este interesado, de eliminar durante la etapa preoperativa del proyecto, el índice de Mortalidad establecido en el numeral 3.3.7. del Apéndice Técnico 2, tomando en consideración que las causas que pueden generar una sanción para el futuro Concesionario están fuera de su control, no obstante, la ANI obvio dar una respuesta a la petición por lo que se solicita contestar.	Este indicador se modificó mediante adenda, además, los indicadores de la etapa preoperativa se señalan en la tabla 1 del Apéndice Técnico 2, en los que no se incluye el indicador de mortalidad para esta etapa.	Numeral 3.3.7. del Apéndice Técnico 2	TÉCNICA
77.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En la observación 78 de la Décimo Cuarta Matriz de Respuestas, esta Estructura Plural en relación con los Requisitos Técnicos del Subsector 1 la Unidad Funcional 2 del proyecto VJ-VE-IP-LP-006-2013, y sus excepciones a la pendiente máxima, había manifestado que, "Al revisar los diseños geométricos para este tramo a la altura del K 01+500 se encuentran pendientes por encima del 6% las cuales tienen un valor del orden del 7.5% " solicitándose a la Entidad aclarar si es posible plantear modificaciones al diseño que permitan disminuir los volúmenes de corte previstos, aumentando la pendiente máxima del 6% definida a lo que la ANI contestó para este punto "no se han detectado den la Unidad Funcional mencionada ningún tramo con pendiente superior al 6%", frente a lo cual y con todo respeto manifestamos que, no entendemos las razones por las cuales la misma Entidad desconoce la información por ellos suministrada y que a continuación se presenta en imagen. Unidad Funcional 2 - Pendiente 7,5 % (aproximadamente entre K1+300 y K1+500) Es por lo anterior que nuevamente solicitamos aclarar el tratamiento que se dará a estos tramos específicos con pendientes	El tramo excepcional al que hace referencia la observación corresponde en los diseños de referencia a un ramal del intercambiador de Río Monos, cuyo diseño debe ser replanteado por completo debido a los cambios funcionales requeridos actualmente para esta concesión. En cuanto al resto del trazado de las unidades funcionales 1 y 2, se reitera que cualquier excepción en el diseño geométrico que conduzca a una reducción de la velocidad de diseño deberá ser debidamente justificada y aprobada en su caso por la interventoría.	Requisitos Técnicos del Subsector II a Unidad Funcional 2	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			superiores al 6%, y aclarar si es posible tener en el nuevo trazado pendientes de esta naturaleza.			
78.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En atención a la respuesta dada por la ANI en la observación 80 de la Décimo Cuarta Matriz de Respuestas, cuando esté interesado cuestionó si la entidad había considerado en sus estudios paraderos para autobuses, y en caso afirmativo cuantos y en cuales locales, a lo que contestó "... esto será el resultado de los estudios y diseños realizados por el concesionario previa aprobación del interventor..." por lo cual ahora solicitamos, que en atención a que a la fecha aún no contamos con estudios y diseños, por favor nos informen cuantos y en qué lugares previo la ANI la ubicación de los mismos para poder considerar ahora un estimado, para que podamos, al menos, hacer la misma consideración.	Esto será resultado de los estudios y diseños realizados por el concesionario previa aprobación del interventor y el cumplimiento de los valores mínimos establecidos en los apéndices.		TÉCNICA
79.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En la observación 51 de la Décimo Primera Matriz de Respuestas, se solicitó a la ANI " <i>dividir la Unidad Funcional 4, en dos Unidades Funcionales independientes, teniendo como base la división establecida en el Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3 (Unidades Funcionales del Proyecto) para la fila de la UF4</i> ", sin embargo creemos que la observación fue considerada por la Agencia para un proyecto diferente al VJ-VE-IP-LP-006-2013, frente al cual lo formulamos, por lo que solicitamos evaluar nuevamente el cuestionamiento.	Su observación no procede y se mantendrá la división establecida en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice Técnico 1, numeral 2.4 (Unidades Funcionales del Proyecto) literal b, tabla 3.	TÉCNICA
80.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	En la Décimo Primera Matriz de Respuestas publicada, la entidad no dio respuesta al total del cuestionamiento formulado en la observación 56, que solicitaba aclarar para el proyecto VJ-VE-IP-LP-006-2013: " <i>En caso de que se identifiquen variantes adicionales a las contempladas en el alcance del proyecto, cómo se hará el reconocimiento de los costos asociados a ésta</i> ". En atención a lo señalado solicitamos dar respuesta al referida pregunta.	Las variantes que debe construir el concesionario se definen en el Apéndice Técnico 1, resultado de los estudios y diseños fase II elaborados por los estructuradores.	Apéndices Técnicos No. 1, 6, 7 y 8	TÉCNICA
81.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	Queremos insistir en la solicitud elevada ante la ANI, que fuera contestada en la Décimo Primera Matriz de Respuestas en la observación 62, a través de la cual pedíamos ampliar el plazo de doce (12) meses que la ANI ha considerado dentro de los documentos contractuales para la etapa preconstructiva, sin embargo a pesar de la argumentación presentada, la Agencia respondió " <i>Su observación no procede. El plazo estimado para la elaboración de los estudios de</i>	La entidad ha venido tramitando los permisos ambientales requeridos por la autoridad ambiental, trámites que se encuentran publicados en el Cuarto de Datos. Por lo tanto, se estima que el plazo establecido es suficiente para realizar los trámites adicionales.	Parte Especial	TÉCNICA

	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			<i>trazado y diseño es el adecuado...</i> " sin embargo esta respuesta desconoce que dicho periodo de 12 meses no solo para llevar a cabo los estudios de trazado y diseño, sino que durante dicho plazo deberá el futuro Concesionario adelantar otra gran cantidad de actividades que en dicho plazo será imposible su cumplimiento, dentro de las que se cuentan tramites ambientales, que en este paquete de preguntas hemos resaltado serán necesario tramitar para el proyecto VJ-VE-IP-LP-006-2013, por los cambios que sufrió el trazado, inclusive con la participación del Interventor.			
82.	ODEBRECHT - EPISOL - CSS CONSTRUCT ORES	2014-409-020786-2, 5-MAYO-2014	<p>Interferencia "Troncal del Nordeste"</p> <p>Producto del análisis de cierta información técnica, nos surgieron algunos interrogantes relacionados con la denominada Troncal del Nordeste, por lo que se solicita a la entidad, previas las siguientes consideraciones, pronunciarse en los términos que se describen más adelante:</p> <p>(i) Que a lo largo de la Unidad Funcional 1 del Proyecto, el INVIAS ha venido adelantando el proyecto denominado "Troncal del Nordeste", una vía de aproximadamente treinta (30) kilómetros entre los municipios de "El Tigre" y "Remedios", cuyas obras alcanzan un valor aproximado de COP\$116.692.000.000.</p> <p>(ii) Que al menos diecisiete (17) kilómetros de la vía "Troncal del Nordeste", particularmente el trayecto entre los municipios de "Yalí" y "Vegachi", fueron construidos en pavimento flexible y se encuentran dentro de la Unidad Funcional 2 del Proyecto.</p> <p>(iii) Que las especificaciones técnicas de la "Troncal del Nordeste" son muy distintas a aquellas contempladas para el Proyecto "Río Magdalena 2". Por lo tanto, para ejecutar las obras correspondientes a la Unidad Funcional 1 del Proyecto, el Concesionario deberá destruir al menos quince (15) kilómetros de la vía "Troncal del Nordeste", desaprovechando las inversiones realizadas por el Estado. De la misma manera, el Concesionario tampoco podrá utilizar el tramo de diecisiete (17) kilómetros de la "Troncal del Nordeste", construido con pavimento flexible.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos respetuosamente a la ANI se modifiquen las condiciones técnicas contempladas en el Apéndice</p>	<p>El objetivo principal de la concesión Autopista al Río Magdalena 2 es construir y mantener una vía nueva de altas prestaciones para los movimientos de largo recorrido. La Troncal del Nordeste es un proyecto independiente que garantizará una correcta accesibilidad y conectividad para los movimientos locales. Por tanto, ambos proyectos responden a necesidades diferentes.</p> <p>El concesionario en sus diseños fase III, podrá optimizar los trazados de referencia siempre y cuando cumpla con todas la especificaciones técnicas exigidas en los apéndices, anexos y contrato Parte Especial y General.</p> <p>En el numeral 5.1 Diseño del apéndice técnico 1 se expresa:</p> <p>(a) Los diseños fase III de las obras incluidas en esta concesión podrán tomar como referencia los diseños fase II elaborados previamente por Interconexión Eléctrica S.A. (ISA) y en los estudios adicionales realizados por el Estructurador Técnico de la concesión. El Concesionario es responsable por la interpretación, revisión, adopción y modificación de los mismos en la medida que el riesgo de diseño está a su cargo.</p> <p>Adicional en el numeral 5.2 Modificaciones de trazado respecto de los diseños de referencia (a) El Concesionario será el responsable de la realización de los estudios y diseños y podrá tomar como referencia los análisis y estudios realizados por la entidad.</p> <p>Conforme a lo anterior el concesionario podrá realizar las modificaciones de trazado con respecto a los diseños de referencia.</p>	Unidad Funcional 1	TÉCNICA



Licitaciones Públicas del Programa de Prosperidad
DÉCIMO OCTAVA MATRIZ DE RESPUESTAS A LAS OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-006-2013.



Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		<p>Técnico 1, para incluir otras opciones de diseño de trazado de la Unidad Funcional 1 y 2 del Proyecto, que le permitan al Concesionario utilizar y aprovechar las inversiones realizadas en la "Troncal del Nordeste".</p> <p>En este sentido se pregunta a la ANI:</p> <p>(i) ¿Está autorizado el Concesionario para realizar los diseños de las Unidades Funcionales 1 y 2 del Proyecto, considerando la utilización de la vía "Troncal del Nordeste", recién ejecutada por el INVIAS, posibilitando así una mejor utilización de los recursos ya aplicados por el Gobierno? (ii) De ser esto posible, podrían flexibilizarse los indicadores técnicos y los niveles de servicio aplicables a las Unidades Funcionales 1 y 2 del Proyecto?</p>			

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

Proyectó: Estructurador APP Proyectos de Prosperidad

Revisó Tema Financiero / riesgos: Paola Echeverría León / Gerencia Financiera Vicepresidencia Estructuración
Aprobó Tema financiero / riesgos: Claudia Maritza Soto- Gerente Financiera Vicepresidencia Estructuración
Revisó Tema jurídico: Clara María Plazas - Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica
Aprobó Tema jurídico: Diana P. Bernal P. - Gerente Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

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