



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

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
1.	ANDRADE GUTIÉRREZ - SAINC	2013-409-052615-2 23-dic-2013	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Solicitamos se incluyan dentro de los documentos del proceso la relación de los predios e instalaciones que van a ser absorbidos por la concesión, y su respectiva clasificación. Entendemos que, los predios e infraestructura que se dejen de usar en la concesión, son responsabilidad de la ANI incluyendo pero no limitado al mantenimiento, cuidado y vigilancia.	Los predios que deben ser recibidos por parte del concesionario corresponden a las casetas de peaje existentes, áreas de pesaje y predios ya adquiridos. El inventario de estos se debe desarrollar de acuerdo a lo establecido en la Parte General del Contrato numeral 4.2 (p) .	Apéndice Técnico 1. Numeral 2.2. Contrato Parte Especial	TÉCNICA
2.	CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A. integrante de PSF CONCESIÓN SINIFANÁ, PSF CONCESIÓN LA PINTADA, PSF CONCESIÓN BERRÍO	correo electrónico 20-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En proceso de revisión de los estudios de demanda puestos a consideración en el marco del proceso licitatorio para el proyecto Conexión Pacífico 1, vemos diferencias que suponen el no cumplimiento de las proyecciones reflejadas en dichos documentos. Esta situación ya fue presentada el pasado lunes 13 de enero con el estructurador del proyecto (BONUS), a lo cual se comprometieron a revisar y compartir el resultado con la ANI. Particularmente encontramos: Diferencias en la base de tráfico promedio diario de los pronósticos para el peaje de Amagá y los peajes de La Pintada y Versalles (pertenecientes al proyecto Conexión Pacífico 2, del que a su vez dependerá Pacífico 1) , 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, en la tabla de PEAJES OBSERVADOS - INVÍAS, el año 2013 es proyectado a partir de volúmenes observados desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre de dicho año). La comparación se hace contra el escenario bajo del más reciente Estudio de Referencia de la ANI: (INCLUYE CUADROS COMPARATIVOS ENTRE LOS ESTUDIOS DE REFERENCIA DE LA ANI Y LOS PEAJES OBSERVADOS - INVÍAS CORRESPONDIENTES A LOS PEAJES DE AMAGÁ, LA PINTADA Y VERSALLES). Adicionalmente, como se muestra en las tablas anteriores, existen diferencias frente a la composición del tráfico en el peaje de La Pintada: en el más reciente Estudio de Referencia de la ANI	El estructurador financiero junto con el consultor Económica Consultores han realizado análisis de sensibilidad para validar los resultados de las modelaciones de tráfico usadas como base del modelo financiero.	Información de Tráfico presentada en el Cuarto de Datos	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>para el año 2010, el 16,79% corresponde a camiones de 3 ejes en adelante, mientras que en los registros del INVIAS estas categorías representan el 10,36% del tráfico (año 2012). En el peaje de Versalles, por su parte, en los registros del INVIAS cerca del 50% corresponde a vehículos de categoría I (año 2012), mientras que en el mencionado Estudio de Referencia de la ANI ese porcentaje es del 42% (año 2010).</p> <p>Considerando la información anterior y de acuerdo con el más reciente Estudio de Referencia de la ANI, se espera que el tráfico de Pacífico 1, a la altura del peaje de Amagá incorpore (además de su tráfico cautivo) desvío del existente corredor La Pintada – Santa Bárbara – Primavera. A partir de lo anterior y de las bases de datos de las encuestas OD dispuestas por la ANI para el presente proyecto, de los 5.043 vehículos diarios que en el 2012 usaron los peajes de La Pintada y Versalles (es decir, la suma de los peajes), se ha considerado el origen destino de usuarios potenciales del corredor La Pintada – Bolombolo – Amagá - Primavera.</p> <p>Sin embargo, el nivel tarifario que un usuario debería pagar para hacer el recorrido La Pintada – Bolombolo – Primavera en la situación con proyecto será superior en 5 veces (para los autos) y hasta 7 veces (para las categorías VI y VII) frente al recorrido La Pintada – Santa Bárbara – Primavera, llevando a que la captación del corredor nuevo del proyecto (La Pintada – Bolombolo) sea inferior al estimado por el más recientes Estudio de Referencia de la ANI.</p> <p>Por lo expuesto, atentamente solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura estudiar la posibilidad de revisar el esquema de tarifas para viajes de larga distancia (recorrido entre La Pintada y Primavera y superiores – y viceversa -) por las dos opciones de caminos. Asimismo, sugerimos se revise la base de pronóstico para el proyecto, y se informe la localización exacta del peaje de Ancón Sur.</p>			
3.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	Correo electrónico 20-enero-2014 , 2014-409-002629-2 22-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p><u>Plazos de Construcción de cada UF.</u> Considerando que las obras por realizar en el marco del proyecto Pacífico 1 son de una magnitud importante, el Proponente quisiera obtener flexibilidad a la hora de planificar las intervenciones en las diferentes UF respetando el plazo general determinado en el artículo 2.5 del</p>	Su solicitud ha sido analizada y no ha sido aceptada por la entidad. Solo existirá una única acta de inicio de la etapa de construcción.	Parte general 2.5 (a) (i) (1) y parte especial 5.3	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Contrato Parte General y en artículo 5.3 de la Parte Especial. Tener flexibilidad supone tener fechas de inicio de intervenciones diferenciadas a través de Actos de Inicio de la Fase de Construcción por UF. El proponente entiende de la Parte General que así fue la intención de la ANI ya que en las Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción (PG 4.4) varios ítems están mencionados por UF. Sin embargo, hay un solo Acta de Inicio de la Fase de Construcción. El proponente ofrece clasificar en dos los requerimientos de Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción (PG 4.4): Los comunes a todos los UF, que serán : 4.4 (a), 4.4 (c), 4.4 (d), 4.4 (i) y 4.4 (j), Los individuales, específicos a cada UF: 4.4 (e), 4.4 (f) y 4.4 (g), Proponemos también eliminar el criterio 4.4 (h), que es demasiado vago y no permite una interpretación clara de los términos del contrato. Adicionalmente conviene modificar el artículo 5.3 de la Parte Especial de la siguiente manera <i>"En la tabla siguiente se presentan los plazos máximos para el periodo construcción de las Unidades Funcionales, los cuales deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción de la UF correspondiente."</i>			
4.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	Correo electrónico 20-enero-2014 , 2014-409-002629-2 22-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	O&M de las vías existente El perímetro del contrato incluye las Vías Existentes mencionadas en el Apéndice Técnico 1 parte 2.2 y precisa el Apéndice Técnico 2 parte 3.3.1 las obligaciones de operación y mantenimiento respectivas a estas vías. El proponente quisiera comentar a la ANI que incluir obligaciones de O&M en la fase de construcción incrementara altamente los costos de construcción y paralelamente la deuda asociada ya que en esta fase no hay Retribución y recomienda para la viabilidad del proyecto sacar del alcance del Contrato las Vías Existentes.	Su solicitud no ha sido aceptada por la entidad ya que las actividades de operación y mantenimiento de la infraestructura existente se han considerado dentro de la estructura de costos estimada. Adicionalmente, las exigencias de nivel de servicio para estas vías son las mínimas requeridas.	Apéndice Técnico 1 parte 2.2 y Apéndice Técnico 2 parte 3.3.1	TÉCNICA
5.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Les solicitamos retirar del numeral 3.2 – <u>Alcance del Proyecto</u> , las intervenciones de Rehabilitación y Mejoramiento, ya que no las va a haber.	En el numeral referido se describe genéricamente el alcance del proyecto de concesión, teniendo en cuenta que el alcance específico del proyecto se describe en el Apéndice Técnico 1.	Minuta del Contrato, Parte Especial, numeral 3.2.	TÉCNICA
6.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En cuanto al numeral 3.3. <u>División del Proyecto</u> , les solicitamos suprimir el Mejoramiento de la vía Camilo Cé – Ancón Sur (UF 4), puesto que en el tramo Ancón Sur – Pr 95+000 van a entregar doble calzada y en el tramo PR 95+000 a Camilo Cé se va a	En el numeral citado se hace referencia al tramo que debe construir el concesionario y que se refiere literalmente en el Apéndice Técnico 1, en dónde se define el alcance que debe ejecutar corresponde aproximadamente a la construcción de los 5 km hasta el punto	Minuta del Contrato, Parte Especial, numeral 3.3.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				construir doble calzada, incluyendo la intersección Camilo Cé. El alcance de mejoramiento no se establece en el Apéndice 1	definido por las coordenadas indicada en el Apéndice Técnico 1 y los restantes 17 Km a la operación y mantenimiento.		
7.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Establece que la nueva Estación de Peaje Ancón Sur se instalará una vez se haga entrega de la infraestructura de la UF4, incluyendo los trayectos que actualmente se encuentran en intervención (construcción de doble calzada), mientras el numeral 3.6 (h) indica que <u>“La Estación de Peaje Ancón Sur será instalada por el Concesionario y comenzará a operarse en los diez primeros días del mes siguiente en el que se haga entrega de la infraestructura de los trayectos que están siendo intervenidos por los contratos que se relacionan en las secciones 3.5 (b) y 3.5 (c)”</u> y el numeral 3.6 (c) indica que <u>“El recaudo de Peaje en las Estaciones de Peaje nuevas comenzará con la firma del Acta de Terminación de la Unidad Funcional”</u>. Frente a lo anterior solicitamos las siguientes precisiones: - Qué es lo que realmente tiene previsto la ANI? Permitir la instalación de la estación de peaje a los primeros diez días del mes siguiente a la entrega de las dobles calzadas en construcción entre Ancón Sur y Camilo Cé, o hasta haber entregado la UF 4 completa?, igualmente cuando tiene previsto que inicie el cobro de los peajes? - si el recaudo debe iniciar dentro de los primeros diez días del mes siguiente al de entrega de la infraestructura actualmente en construcción: ¿ello significan que deberá montarse una Estación de Peaje Provisional? Esta claridad es importante pues el tiempo entre la entrega de la infraestructura y el comienzo de la operación de la Estación de Peaje Ancón Sur no da tiempo para disponer de instalaciones definitivas.</p>	Este punto fue objeto de adenda No. 13 y se establece una regulación para la instalación de la caseta de peaje de Ancón Sur en el numeral 3.6 y 4.2 de la parte especial del contrato.	Minuta del Contrato, Parte Especial. Numeral 3.6 (a).	TÉCNICA
8.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>La Estación de Peaje Amagá hace parte del Contrato 250/11 y como lo dispone el numeral 3.6 (d) <u>“la entrega de la estación existente se reemplazará por la cesión que hará la ANI al Concesionario de los recaudos que a favor del INVIAS efectúa actualmente este tercero, mientras esté vigente el Contrato 250/11”</u>. El numeral 4.2 (a) (xi) establece que <u>“El peaje Ancón Sur funcionará de manera conjunta con la Estación de Peaje Amagá operando de tal manera que el vehículo que pague la tarifa en el Ancón Sur solo deberá pagar la diferencia de la tarifa prevista para la Estación de Peaje Amagá.”</u> En consideración a lo anterior, preguntamos: ¿ la entrega de la Estación de Peaje</p>	Los plazos estimados de construcción de las unidades funcionales que determinan el cambio de la tarifa y la instalación de la caseta de peaje, UF2 y UF4 respectivamente, tienen una duración de 5 años y 3 años; por lo tanto de acuerdo con lo estimado se instalará Ancón Sur antes del cambio de tarifa de la caseta de Amagá.	Minuta del Contrato, Parte Especial. Numeral 4.2 (a) (i).	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Amagá se hará antes del Acta de Terminación de la UF 2? - si la entrega fuere posterior, ¿que recaudo se trasladaría al Fideicomiso, considerando que al término de la UF 2 va a haber cambio de tarifa? en caso de la entrega de la Estación de Peaje Amagá en fecha posterior a la terminación de la UF 2, ¿cómo quedarían reguladas las obligaciones de Operación para el Concesionario en lo correspondiente a la obtención, manejo y transmisión de información, y, en general, las demás relacionadas con actividades que están siendo desarrolladas y cumplidas por un tercero bajo otro contrato? ¿cómo funcionarían los ingresos para el Fideicomiso respecto al producido de los vehículos que paguen el peaje en dos tandas, en Ancón Sur y en Amagá, ya que la Estación Ancón Sur costará operarla y en Amagá podría llegar a suceder que todavía esté el Contratista de recaudo?			
9.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Con relación a la contabilización mensual de <i>"todas las cantidades de obra realmente ejecutadas por el Concesionario, que correspondan a los "Items de Obra para Túnel"</i> , les solicitamos aclarar si se refiere a la contabilización de las longitudes por tipo de sección, ya que los precios unitarios de la Tabla 2 están englobados por metro lineal de excavación, soporte primario y soporte definitivo para cada tipo de sección, o si definitivamente hay que contabilizar todas las cantidades de obra, así no tengan aplicación práctica para valorar el riesgo compartido.	Este tema fue objeto de adenda No. 13 y se determina en función del RMR, litología y cobertura del túnel.	Minuta del contrato, Parte Especial. Numeral 5.2 (f).	TÉCNICA
10.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	El numeral 4.5 (b) se refiere a la subcuenta compensaciones ambientales y lo correcto es referirse a la subcuenta redes. Les solicitamos corregir esta inconsistencia.	De acuerdo con la versión publicada el 19 de marzo de 2014, el literal que hace referencia a la subcuenta de redes es el literal 4.5 (c).	Minuta del Contrato, Parte Especial	TÉCNICA
11.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Minuta del Contrato Parte Especial. Numeral 6.1 (j). Establece que se causará la Multa por incumplimiento recurrente de los Indicadores si se incumplen <i>"los valores mínimos de aceptación de cualquiera de los indicadores (según esos valores se definen en el Apéndice Técnico 4) para una misma Unidad Funcional durante (i) tres (3) Meses Consecutivos o (ii) seis (6) meses de un mismo año calendario, sin importar si son consecutivos o discontinuos..."</i> . la idea de seis meses consecutivos o discontinuos supera la idea de tres meses consecutivos (i). solicitamos precisar.	Los dos plazos establecidos se miden en diferente manera, la primera opción tiene únicamente en cuenta un tiempo consecutivo y la otra dentro de un término de un año; por lo tanto, se mantiene lo establecido en la parte especial de la Adenda 16.	Minuta del Contrato Parte Especial. Numeral 6.1 (j).	TÉCNICA



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
12.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción. Literal (a). Establece como requisito <i>"Haberse obtenido la no objeción de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales..."</i> Al respecto, solicitamos se establezca como Condición Precedente Haberse obtenido la no objeción de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de la o las Unidades Funcionales iniciales.	Dado que únicamente existirá un acta de inicio para la etapa constructiva se debe dar cumplimiento a lo establecido en la Parte General del Contrato.	Minuta del Contrato, Parte General. El Numeral 4.4	TÉCNICA
13.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>En el numeral 3.2, subnumeral 3.2.1. En la Fase de Preconstrucción, se indica</p> <p>Literal (b), Inventario de Redes (i): "Con posterioridad a la obtención de la no objeción por parte de la Interventoría a los Estudios de Detalle, el Concesionario deberá realizar un inventario de las Redes que se encuentren dentro del Derecho de Vía que resulte de dichos Estudios. En la realización de dicho inventario, el Concesionario deberá llevar a cabo todos los procedimientos que, de acuerdo con el estado de la técnica, le permitan identificar la existencia real de Redes que puedan verse afectadas por las Intervenciones. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de desarrollar los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico evitando, en lo posible, la afectación de Redes con base en el desarrollo de inventarios preliminares."</p> <p>Literal (d) Plan para el traslado y/o manejo de Redes (i) "De conformidad con lo dispuesto en la Sección 4.2(m) de la Parte General, el Concesionario deberá presentar a la Interventoría, durante el plazo establecido en dicha Sección, el plan para el traslado y/o manejo de Redes. Dicho plan, contendrá la descripción detallada de las soluciones constructivas a realizarse para resolver las afectaciones del Proyecto a las Redes identificadas en el inventario, así como su responsable, el cronograma de ejecución de estas y su valor."</p> <p>Más adelante en el mismo subnumeral 3.2.1 en los literales d) y e), se indica</p> <p>(d) Plan para el traslado y/o manejo de Redes, apartado (ii): "Específicamente, el plan deberá contener:</p>	Este numeral del Apéndice Técnico 5 se modificó mediante adenda No. 13, por lo tanto, se solicita tener en cuenta esta versión de apéndice.		TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>1) Diseños definitivos de la solución: Un análisis del tipo de solución sobre la Red para mitigar el impacto de la interferencia o afectación, así como incluir el diseño de la solución seleccionada con detalles constructivos. Este diseño deberá estar aprobado por la empresa propietaria o administradora de la Red objeto del estudio el cual deberá incluir los detalles y escalas necesarias para el proceso constructivo. En el diseño de la solución se deben prever los accesos para el ingreso de maquinaria de las empresas propietarias y/o administradoras de la Red a las obras para el desarrollo de actividades de mantenimiento o reparación.</p> <p>2) Presupuesto: Un presupuesto que deberá referirse a: i) las actividades constructivas a realizarse de acuerdo con los diseños aprobados, ii) las actividades del plan de contingencia, iii) el plan de inversiones, iv) la forma de pago y v) los responsables del mismo de acuerdo con lo establecido en la Sección 8.2(c) de la Parte General. El presupuesto deberá establecer los precios unitarios de acuerdo con el tipo de solución por metro lineal y su justificación.</p> <p>3) Plan de actuación: En este plan se describirán todas las actividades a realizar para el desarrollo de las soluciones, así como el procedimiento constructivo, su cronograma, el plan de seguimiento con los respectivos indicadores de avance.</p> <p>4) Protocolos de seguridad: Capítulo cuyo texto debió haber sido aprobado por las empresas administradoras, propietarias o prestadoras de la Red en el cual se deberá indicar el protocolo de seguridad del personal, del uso de la maquinaria, la señalización requerida y demás información relevante. Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en los Apéndices Técnicos 2 y 3</p>			
14.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 3.2.2, En la Fase de Construcción, literal (c) (iii).</p> <p>“El Interventor revisará el plan y presentará sus observaciones al mismo dentro de los quince (15) Días siguientes a su recepción.”</p> <p>La obligación se refiere al informe que se debe presentar 30 días</p>	Su observación fue atendida mediante Adenda No. 13		TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				antes de la finalización de la Fase de Construcción establecida en el Plan de Obras, por lo sugerimos a la Entidad revisar y ajustar el texto anterior indicando que El interventor revisará el informe....			
15.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 2.1 (b) indica que el Plan de Obras "será revisado por el Interventor y la ANI en los términos de la Sección 4.19 de la Parte General."</p> <p>Se solicita revisar y corregir la referencia a la Sección 4.19 de la Parte General, puesto que no la hay. Lo correcto es a la 4.18 Plan de Obras</p>	Su observación fue atendida mediante Adenda No. 13		TÉCNICA
16.	OHL CONCESIONES	2014-409-002157-2, 2014-409-003193-2 20 y 24-ENERO-2014 y correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	<p>Tarifas diferenciales. Cláusula 4.2. Parte Especial Les agradecemos explicar el sustento de las tarifas diferenciales establecidas en la parte final de esta cláusula. No entendemos porque este tipo de tarifas sólo aplican para el 20% de los vehículos categoría I y II y para el 3% de los vehículos de categoría III, IV, V, VI y VII. En consecuencia, les agradecemos establecer un criterio objetivo para determinar los vehículos sujetos a estas tarifas diferenciales..</p>	No se establecen tarifas diferenciales en la etapa de estructuración de los proyectos.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
17.	OHL CONCESIONES	2014-409-002157-2, 2014-409-003193-2 20 y 24-ENERO-2014 y correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	<p>Tarifas diferenciales. Cláusula 4.2. Parte Especial Les agradecemos explicar el sustento de las tarifas diferenciales establecidas en la parte final de esta cláusula. No entendemos porque este tipo de tarifas sólo aplican para el 20% de los vehículos categoría I y II y para el 3% de los vehículos de categoría III, IV, V, VI y VII. En consecuencia, les agradecemos establecer un criterio objetivo para determinar los vehículos sujetos a estas tarifas diferenciales..</p>	No se establecen tarifas diferenciales en la etapa de estructuración de los proyectos.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
18.	AUTOPISTAS DEL CAUCA SPV (KMA - ORTIZ CONSTRUCCIONES - EQUIPO UNIVERSAL)	2014-409-003576-2 28-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	<p>9. Puntaje Adicional</p> <p>El numeral 4.5 del Pliego de Condiciones establece el factor de calidad como factor que otorga puntaje adicional, sin embargo en el referido numeral se establece que "en todo caso los proponentes deberán ofrecer la totalidad de las obras adicionales en la oferta" de manera que todos los proponentes deberían ofrecer todas las obras adicionales y en consecuencia las mismas no constituirían un factor diferenciador que otorga puntaje.</p> <p>De conformidad con la citada redacción, se podría entender que si no se ofrecen la totalidad de las obras adicionales en la oferta, la oferta técnica estaría incompleta y podría dar lugar al rechazo de la misma.</p>	Las obras adicionales otorgan un puntaje de 100 puntos a la oferta y no tienen carácter de rechazo por el no ofrecimiento de estas obras.	Pliego de Condiciones	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Teniendo en cuenta lo anterior, y lo dispuesto en el numeral 6.7 del Pliego de Condiciones que claramente indica que el puntaje se otorgará a quien "efectivamente ofrezca la realización de las obras adicionales, les solicitamos eliminar la referencia a que en todo caso los proponentes deberán ofrecer la totalidad de las obras adicionales en la oferta"			
19.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Es necesario definir el término "tráfico efectivo de vehículos" en el Capítulo 1.	No se incluye definición para este término al cual se le puede aplicar lo previsto en la introducción del Capítulo I: "Las palabras técnicas o científicas que no se encuentren definidas expresamente en este Contrato tendrán los significados que les correspondan según la técnica o ciencia respectiva y las demás palabras se entenderán en su sentido natural y obvio, según el uso general de las mismas."	Proyecto Contrato. Parte General. 3.14 (i) (iii) (2)	TÉCNICA
20.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	El Concesionario sólo dispone de 15 días para procesar una disputa en sobrecostos de túneles una vez se ha alcanzado el nivel del 10%, si no lo hace en ese periodo de tiempo pierde el derecho de compartir los costos con ANI. Este periodo es demasiado corto y no está claro qué sucede si se continúan teniendo sobrecostos (una vez se ha producido el nivel de 10%, cada mes o bimestre el Concesionario debe estar autorizado a presentar sobrecostos a ANI). Solicitamos por lo tanto ampliar el plazo de la cláusula 5.2.(l) a un mayor plazo y eliminar la cláusula 5.2.(n)	El plazo establecido para el procedimiento se considera suficiente, toda vez que se establece mensualmente.	Proyecto Contrato Parte Especial Artículo 5.2.(l) y (n)	TÉCNICA
21.	EP CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. y A.I.A. S.A.	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-009-2013	Dentro de la Parte Especial" Numeral 5.2 Recursos para la construcción de Túneles" en la "Tabla 1. Túneles" solamente viene el túnel de Tesalia. ¿Porque no están el resto de túneles de los que hace parte esta concesión, incluso los últimos diseñados por Tysa?	El único túnel con soporte parcial por riesgo geológico en la concesión Conexión Pacífico 3 será el Túnel de Tesalia.	PARTE ESPECIAL	TÉCNICA
22.	PSF CONCESIÓN LA PINTADA (ODINSA - MINCIVIL - CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA-ENGIL)	2014-409-003420-2 27-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Como resultado del proceso de revisión de los estudios de demanda puestos a consideración en el marco del proceso licitatorio advierten diferencias que suponen el no cumplimiento de las proyecciones reflejadas en dichos documentos. Particularmente las siguientes: Diferencias en la base de tráfico promedio diario de los pronósticos para los peajes de La Pintada y Versalles, frente a los volúmenes de tráfico promedio diario anual (TPDA) observados por INVÍAS para los años 2010, 2011 y 2012 y proyectados para el año 2013 a partir de los observados desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre de dicho año; como se observa en las siguientes	Los estudios de tráfico que se tomaron de base para la definición del ingreso esperado se basan en hipótesis que pueden variar de un modelo a otro. Sin embargo, para disminuir la incertidumbre se desarrollaron análisis de sensibilidad procurando disminuir la gran variación existente. Adicionalmente, en el contrato se prevén mecanismos mediante los cuales se reduce el impacto financiero por la disminución del tráfico. De esta manera, el estudio de tráfico ejecutado por dos prestigiosas consultoras se mantendrá como base para el modelo financiero.	ESTUDIOS DE TRÁFICO	TÉCNICA



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>tablas (VER TABLAS EN LA HOJA DENOMINADA "TABLAS OBSERVACIÓN 2")</p> <p>La comparación se hace contra el escenario bajo del más reciente Estudio de Tráfico publicado por la ANI como referencia: Adicionalmente como se muestra en las tablas anteriores, existen diferencias frente a la composición del tráfico en el peaje de La Pintada: en el más reciente Estudio de Referencia de la ANI para el año 2010, el 16,79% corresponde a camiones de 3 ejes en adelante, mientras que en los registros del INVÍAS estas categorías representan el 10,36% del tráfico (año 2012). En el peaje de Versalles, por su parte en los registros del INVÍAS cerca del 50% corresponde a vehículos de categoría I (Año 2012) mientras que en el mencionado Estudio de Referencia de la ANI ese porcentaje es del 42% (año 2010).</p> <p>A partir de lo anterior y de las bases de datos de las encuestas Origen - Destino dispuestas por la ANI para el presente proyecto, de los 5.043 vehículos diarios que en el 2012 usaron los peajes de La Pintada y Versalles (es decir, las suma de los peajes) se ha considerado el origen destino de usuarios potenciales del corredor La Pintada - Bolombolo. Sin embargo, el nivel tarifario que un usuario debería pagar para hacer el recorrido La Pintada - Bolombolo - Primavera en la situación con proyecto será superior en 5 veces (para los autos) y hasta 7 veces (para las categorías VI y VII) frente al recorrido La Pintada - Santa Bárbara - Primavera, llevando a que la captación del corredor nuevo del proyecto (La Pintada - Bolombolo) sea inferior al estimado por el más reciente Estudio de Referencia de la ANI.</p> <p>Por lo expuesto en los numerales precedentes, atentamente solicita a la Agencia, estudiar la posibilidad de revisar el esquema de tarifas para viajes de larga distancia (recorrido entre La Pintada y Primavera y trayectos de mayor distancia) por las dos (2) opciones de camino contenidos en el proyecto y que corresponden con la doble calzada La Pintada - Bolombolo que se construya y el corredor actual La Pintada - Santa Bárbara - Primavera que permanece en las condiciones del trazado actual.</p> <p>Así mismo sugiere se revisen las bases de pronósticos para el proyecto debido a los últimos resultados obtenidos y que en su</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				consideración implicarían efectuar una re - estructuración de otras variables del proyecto e instrumentar medidas distintas al aumento de las tarifas, pues cabe anotar que aunque se han mantenido las tarifas tablero de los peajes propuestos en los estudios a cargo de ISA, en la práctica al duplicarse el número de estaciones de peaje para un mismo trayecto los costos estimados por utilización de la vía para los usuarios han alcanzado niveles excesivamente altos, lo que supone una menor expectativa de tránsito atraído por el proyecto, y un consecuente aumento en el volumen de tránsito desviado por el corredor La Pintada - Sta-Bárbara - Medellín que se convierte en ruta de escape del proyecto, aspecto que también debe ser analizado en profundidad pues afecta significativamente la expectativa de consecución de los ingresos requeridos por la concesión.			
23.	PSF CONCESIÓN LA PINTADA (ODINSA - MINCIVIL - CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA-ENGIL)	2014-409-003422-2 27-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicita aclaración sobre el alcance o nivel de intervención de la Unidad Funcional 5 del Proyecto Pacífico 2, en virtud de la inconsistencia presentada en el documento correspondiente al Apéndice Técnico 1 - Alcance del Proyecto , que en su página 6 señala que el nivel de intervención de la citada Unidad Funcional corresponde a la Operación y Mantenimiento de la misma. De manera contraria en el documento de título Parte Especial , en su página 9 establece exclusivamente como nivel de intervención, actividades de rehabilitación.	Se aclaró mediante adenda No. 11	Apéndice Técnico 1 (página 6) y Contrato Parte Especial (página 9)	TÉCNICA
24.	PSF CONCESIÓN LA PINTADA (ODINSA - MINCIVIL - CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR - TERMOTÉCNICA - ICEIN - MOTA-ENGIL)	2014-409-003422-2 27-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Revisada la información existente en el cuarto de datos correspondiente a los diseños estructurales de los puentes no se encontró ningún plano de diseño de las siguientes estructuras, por lo que solicita su respectiva complementación: 1. T6-11, Abscisa 9+584, Longitud 66, Calzada Izquierda y derecha. 2. T6-16, Abscisa 17+870, Longitud 80, Calzada Izquierda y derecha. 3. T6-18, Abscisa 19+600, Longitud 100, Calzada Izquierda y derecha. 4. T6-20, Abscisa 20+850, Longitud 105, Calzada Izquierda y derecha. 5. T6-25, Abscisa 27+290, Longitud 150, Calzada Izquierda y derecha.	En el cuarto de datos se ha incluido toda la información existen de los diferentes estudios. Es responsabilidad de los licitantes desarrollar sus propios estudios técnicos, jurídicos y financieros.	INFORMACIÓN CUARTO DE DATOS	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				6. T6-30, Abscisa 33+955, Longitud 80, Calzada Izquierda y derecha. 7. T6-33, Abscisa 38+030, Longitud 70, Calzada Izquierda y derecha.			
25.	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-006424-2 12-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el literal (c) del numeral 3.S - Acta de entrega de Infraestructura - se hace mención al Contrato 564-2012 Mejoramiento y mantenimiento de la Carretera La Pintada - Medellín, Ruta 2509, en el Departamento de Antioquia Modulo 1, al respecto amablemente se solicita indicar: 1. ¿Cuites son los tramos del Contrato que se encuentran en el Tramo La Pintada PR 00 - Primavera PR 54? 2. ¿Qué tipo de intervenciones se van a realizar en esos tramos de la vía?	Los alcances contractuales y específicos de estos contratos los está llevando a cabo el Instituto Nacional de Vías quien estará en la obligación de entregar el estado y las intervenciones que se realizaron al momento de entrega de la infraestructura.	Parte especial	TÉCNICA
26.	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-006424-2 12-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el literal (d) del numeral 3.6 - Estaciones de Peaje - se hace referencia al Contrato 250/11 celebrado entre INVÍAS y ODINSA, al respecto amablemente se solicita Informar: 1. El plazo del Contrato; y 2. La fecha estimada de terminación del contrato	Estos contratos están a cargo del INVÍAS, quien debe publicar esta información en la página web de contratación nacional. Sin embargo, en la parte especial se describe el proceso de retribución de los peajes que se encuentran bajo el contrato INVÍAS.	Parte especial	TÉCNICA
27.	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-006424-2 12-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Respecto del numeral 3.8 - Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Preoperativa - sírvase precisar, si existe un plazo límite para iniciar la Intervención (Rehabilitación) en la Unidad Funcional 5.	Las intervenciones necesarias para el cumplimiento de los indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4 para este tramo, deben iniciar suscrita el acta de inicio y tendrán una duración de acuerdo a lo establecido en la Parte Especial del contrato de 360 días.	Parte especial	TÉCNICA
28.	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-006424-2 12-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Amablemente se solicita a la ANI confirmar si el estudio de tráfico alcanzado en la factibilidad es el que debe de utilizarse para el diseño del pavimento de la carretera.	El estudio de tráfico proporcionado por la ANI es únicamente de referencia. Es responsabilidad del licitador real realizar los estudios complementarios necesarios para una correcta evaluación del diseño de pavimentos	Cuarto de datos	TÉCNICA
29.	GRAÑA & MONTERO S.A.A.	2014-409-006424-2 12-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	¿A qué se refiere la palabra "colaborar" dentro de la frase "colaborar con las autoridades de tránsito en el diseño y puesta en marcha de programas de proyectos de planes de educación vial y de seguridad vial"?	Los alcances de la colaboración solicitada se deberán definir en el protocolo que suscribirá el futuro concesionario y la policía de carreteras.	Parte General 4.1(5)	TÉCNICA
30.	DANIEL BOTERO	13-feb-14	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Solicita información acerca del trazado del túnel de Amagá, solicita indicar si en la etapa actual del proyecto es posible obtener trazados detallados donde se indique con alguna precisión los lugares donde estarán ubicadas las dos bocas del túnel.	El trazado previsto para el túnel de Amagá se encuentra correctamente definido en los diseños de referencia de ISA, así como la ubicación de los portales. No obstante, esta ubicación podrá variar según las condiciones expuestas en el pliego y se encuentra incluido en el cuarto de datos del proyecto en la subcarpeta denominada Pacifico1/Estudios ISA/3.1_DISEÑOS FASE II DE LAS AUTOPISTAS DE LA MONTAÑA ISA/7. Vol_VII - ESTUDIO DE GEOTECNIA SUBTERRANEA Y TUNELES/		TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
31.	EP SAC VT (CONCESIA)	14-feb-14	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Los contratos publicados para el proceso VJ-VE-IP-LP-001-2013 establecen condiciones para la terminación parcial de Unidades Funcionales que esperamos se adopten para el contrato objeto de esta consulta. Sin embargo, surgen algunas dudas sobre la aplicabilidad de estas nuevas condiciones. <ul style="list-style-type: none"> • En tramos donde hay desdoblamiento de vías existentes no es claro cómo aplicaría. Una vez hechos el 40% de las intervenciones no es claro cómo de aplicaría el criterio de "Circulación de vehículos en condiciones de seguridad adecuadas"; ya que es posible que puedan circular por la calzada existente y no por la construcción nueva. ¿Cómo funcionaría este criterio? • En tramos que reemplazan tramos existente (Ej. Pacifico 1 entre Camilo Cé y Bolombolo); ¿cómo funcionaría el criterio teniendo en cuenta que los vehículos podrían transitar entre Camilo Cé y Bolombolo pero por la vía antigua, la cual en todo caso ha sido entregada al Concesionario? 	Las unidades funcionales se considerarán terminadas cuando se cumplan los objetivos de las obras principales a realizar. Donde se haya previsto la construcción de una doble calzada, ya sea una duplicación o la construcción de la plataforma completa, se considerarán terminadas cuando entren en servicio ambas calzadas. Sin embargo, se incluyeron las modificaciones a la Parte Especial del Contrato en donde se precisa el procedimiento para la terminación parcial de las unidades funcionales.	Capitulo XIV – Parte General	TÉCNICA
32.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El período de pre-operación no debe estar sujeto a indicadores dado que esta fase del contrato se caracteriza por la ejecución de obras de construcción que tienen un impacto directo sobre la disponibilidad de las vías y el tiempo para prestar los servicios de atendimento médico, mecánico, remoción de derrumbes, etc. Para mitigar este impacto se propone que los indicadores sean eliminados por completo o que tengan una tolerancia del 30%. Es decir, que durante la etapa de pre-operación los tiempos de atendimento sean mayores a los previstos por los indicadores.	Los requerimientos de la etapa preoperativa se incluyen en el Apéndice Técnico 2 y corresponden a unos niveles de servicio mínimos que tienen como objeto principal la seguridad de los usuarios de la vía, por lo tanto no procede su observación y deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico 2.	Apéndice técnico 2. Numeral 3.3.1	TÉCNICA
33.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	En los casos en que alguno de los vehículos de atención a necesidades de usuarios (grúas, ambulancias o carro-taller) se desplace para el atendimento de un usuario, los indicadores de atendimento de nuevos incidentes ocurridos antes de que el vehículo vuelva a la base de operación deberían ser suspendidos.	Se debe disponer de los equipos necesarios para el cumplimiento de los indicadores y nivel de servicio establecidos en los Apéndices Técnicos.	Apéndice Técnico 4. Numeral 3	TÉCNICA
34.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Teniendo en cuenta que las Áreas de Servicio ya ofrecen servicios de atendimento al usuario como baños y cafetería, se considera innecesaria la prestación de estos mismos servicios en otras instalaciones como las áreas peaje, pesaje y CCO. Lo anterior, sumado a que la presencia de personas que no estén vinculadas laboralmente al concesionario en dichas áreas (peaje,	Los servicios básicos establecidos en el Apéndice Técnico 1 para las áreas diferentes a las de servicio serán usados principalmente por el personal a cargo del concesionario y solo en casos especiales por los usuarios atendidos por el concesionario.	Apéndice Técnico 1. Capítulo 3	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				pesaje y CCO) puede generar un riesgo para ellas mismas y para la seguridad de la operación.			
35.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El costo de tener una emisora de radio, en sus componentes legales y gubernamentales para acceder a su operación, así como en sus componentes administrativos y técnicos, es muy alto, en relación a los beneficios que se espera debe recibir el usuario. Esto, en tanto tales beneficios pueden ser brindados por el concesionario con igual calidad si realiza convenios con emisoras ya existentes, en operación y con área de influencia en el corredor del proyecto, de tal manera que sea a través de ellas que se dé la información radial a los usuarios y con la periodicidad requerida. Como medida complementaria se proponen avisos a lo largo del corredor del proyecto informando sobre la estación radial a sintonizar para obtener información sobre el estado de la vía. Lo anterior, sumado a que el contrato ya contempla otros mecanismos de información al usuario en la vía del proyecto, como los paneles LED.	Mediante adendas se efectuaron los respectivos ajustes.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.3.2.3	TÉCNICA
36.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	En el trecho La Pintada - Primavera (UF5) no existen bermas o ancho de vía adicional suficiente para la instalación de los teléfonos de emergencia. Se solicita eliminar dicha exigencia o en su defecto modificar la misma, en tanto es una obligación de imposible cumplimiento.	Es responsabilidad del concesionario disponer los sobrecanchos puntuales que sean necesarios para la ubicación de la totalidad de equipos e instalaciones incluidos en el proyecto	Apéndice Técnico 1 Numeral 3.4 (c)	TÉCNICA
37.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Teniendo en cuenta que es muy posible que se produzca una reducción drástica de tráfico en el trecho La Pintada - Primavera, una vez se complete la construcción del trecho La Pintada - Bolombolo, es importante reconsiderar la necesidad de instalar una báscula fija en aquel tramo. El costo de la báscula es alto y bajo las condiciones planteadas por el tráfico previsto sería subutilizada. Se solicita a la ANI estudie la posibilidad de que el Concesionario pueda utilizar una báscula móvil, con posibilidad de ser instalada en los dos sentidos del tramo. Con esto se considera que se pueden atender las necesidades de control de tráfico del tramo.	No se estable la localización exacta de las estaciones de pesaje, el concesionario definirá el lugar para la instalación de las estaciones de pesaje de acuerdo con el número mínimo establecido en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice Técnico 1 Numeral 3.2 (iv)	TÉCNICA
38.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Considerando los niveles de tráfico y restricciones de infraestructura del tramo La Pintada-Primavera, se recomienda la prohibición de tráfico de vehículos pesados entre las 5:00 horas y las 21:00 horas todos los días. En el horario entre 21:00 horas y	Su observación se analizó y se harán los trámites pertinentes para la restricción del tráfico pesado en el tramo mencionado.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				5:00 horas permitiría el tráfico, facilitando el transporte de materiales, alimentos y otros en las ciudades en dicho tramo.			
39.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El número de estacionamientos para camiones retenidos por exceso de peso en las balanzas (53) se considera exagerado e innecesario, además de representar un importante sobre costo, sin dejar de mencionar que podría afectar los indicadores de cumplimiento de otras actividades que se deben desarrollar. Se solicita a la ANI modificar tal exigencia a efecto de reducir tal número de estacionamientos. En caso de mantener la misma, indique las razones para tal dimensionamiento.	Las áreas establecidas para los diferentes componentes de la concesión se obtuvieron en conceso con los estructuradores de los proyectos de cuarta generación de concesiones y corresponden a valores mínimos para un normal funcionamiento de los corredores.	Apéndice Técnico 1. Numeral 3.2.a.iii	TÉCNICA
40.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Teniendo en cuenta que tanto las grúas como los vehículos de inspección van a estar equipados con personal y herramientas con capacidad de responder a averías básicas, consideramos que el requerimiento del carro-taller es excesivo e innecesario. Por otro lado, el principal objetivo de la operación es mantener las vías libres de obstrucciones, buscando la seguridad para los usuarios. Objetivo que bien podría afectarse si se permite que se resuelvan problemas mecánicos en la vía con la asistencia del carro-taller. Esto en tanto lo que se pretendería con la exigencia del mismo es no desplazar al usuario del sitio donde se originó el incidente. Siendo esto así, se estaría afectando y yendo en contra del principio inicial mente indicado, lo que ciertamente no contribuye a mantener la operación. De otra parte, a efecto de sustentar nuestra petición tal exigencia ciertamente se hace mas innecesaria cuando las áreas de servicio tienen taller para tal fin 3.3.3.4.	El requerimiento del carro taller representa la prestación de servicios básicos al usuario de la vía sin que signifique que se dará solución a graves problemas mecánicos de los vehículos para lo cual se de dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice de operación y mantenimiento; por lo tanto, no es posible la eliminación de un servicio básico de los usuarios de la vía.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.3.1.1.	TÉCNICA
41.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	El numeral 3.3.9 del Apéndice Técnico 2 de Operación y Mantenimiento, dispone: "Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras. El Concesionario estará obligado a entregar a la Policía de Carreteras los bienes, insumos y recursos que se especifican a continuación: la entrega de los bienes, equipos e insumos necesarios para que la Policía de Carreteras pueda desempeñar sus funciones en las vías que fueron entregadas al Concesionario deben ser a más tardar 3 meses después de la suscripción del Acta de Inicio. Para vías nuevas esta entrega se hará con el Acta de Terminación de la Unidad Funcional". Solicitamos a la ANI que la entrega de los bienes a la Policía de Carreteras se dé una vez el proyecto se encuentre en fase	Su observación ha sido analizada y se realizaron ajustes a lo requerido por la Policía de Carreteras mediante Adenda No. 11.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.9	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>completa de operación y mantenimiento, en tanto en ese momento surge la necesidad real de los bienes en su conjunto y en sus cantidades.</p> <p>De otra Parte se impone al concesionario una carga prestacional que por se hace excesiva cuando indica que corresponderá al concesionario proveer de viáticos o auxilios al personal de la Policía de Carreteras por treinta (30) días para cada unidad de personal en la vía, según tabla de valores establecida en el Decreto No. 1017 de 2013 "Por el cual se fijan sueldos básicos para el personal de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares, Oficiales, Suboficiales, Agentes y Personal del Nivel Ejecutivo de la Policía Nacional". Viáticos y auxilios que incrementaran conforme a la proporción del crecimiento del salario mínimo a la fecha de causación, indicando que será para 100 personas.</p> <p>Se exige la instalación de una (1) sede por peaje, están contemplados tres (3) para este proyecto, en la que se dé alojamiento a 40 policiales, instalaciones que por supuesto deben contar con servicios públicos, muebles y enseres en un área de 400 metros.</p> <p>Lo anterior, no solamente se considera desproporcionado tal y como lo hemos ya indicado, sino que además incrementa de forma no justificada los costos de la Oferta. Exigencias que no estaban en los apéndices técnicos inicialmente publicados por la ANI en el proceso.</p>			
42.	ANDRADE GUTIÉRREZ - PAVCOL - SAINC	2014-409-006609-2, 2014-409-006610-2, 13 FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Se solicita a la ANI aclarar si los bienes que recibirá la Policía de Carreteras son a título de propiedad o si la propiedad de los mismos estará en cabeza del Concesionario.	Los bienes que el concesionario debe entregar a la Policía de Carreteras deben estar a cargo del concesionario y se aplicará lo establecido en el numeral 5.3 del Apéndice Técnico 2.	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.3.9	TÉCNICA
43.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Es entendido que la Unidad Funcional 4 del Proyecto Pacífico 1 será entregada con los contratos de construcción del INVIAS, en desarrollo, Nos. 203-2008 y 545-2012. ¿Cómo y cuándo se prevé la entrega ai trasladar los 18km de doble calzada contratados por Obra Pública, al sistema de Concesión? ¿Entendiendo que el futuro alcance será solo operación y mantenimiento, el Concesionario se limitará mantener la vía en las mismas condiciones que la reciba?	La entrega de la infraestructura al concesionario se hará de acuerdo a lo establecido en la Parte Especial del contrato. Por lo tanto, el concesionario es responsable del cumplimiento de los indicadores de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4.	IP 07. Pacífico 1 Apéndice Técnico	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
44.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	No existe constancia del pronunciamiento de la Autoridad Ambiental en relación con el DAA sometido a su consideración para el desarrollo de las unidades funcionales 1,2 y 3. ¿Para cuándo se tiene previsto este pronunciamiento? La evaluación técnica y presupuesta! podría ser muy diferente si la ANLA no aprueba o determina una alternativa diferente.	En el Cuarto de Datos del proyecto se han publicado los distintos Autos expedidos por la Autoridad Ambiental de los trazados dispuestos en el mismo archivo.	IP 07 Pacífico 1 Apéndice Técnico y Apéndice Ambiental	TÉCNICA
45.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	"Las casetas de peaje semiautomáticas deberán permitir el cobro del peaje por tarjetas de aproximación y por las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país". Así como el pago con tarjetas de aproximación (prepago) resulta inmediato, ¿es la Agencia concededora de las demoras que se derivan de las transacciones bancarias asociadas a la aceptación de tarjetas de débito y crédito generalmente aceptadas en el país en las vías semiautomáticas de las Estaciones de Peaje? En Colombia, la autorización del banco es necesaria para aceptar el pago a través de estos medios, lo cual perjudica la explotación del proyecto en lo que a formación de colas se refiere. En este sentido solicitamos a la ANI que mientras exista esta autorización bancaria, el nivel de servicio de cola en la estación tenga en cuenta estas demoras.	El concesionario será responsable de la instalación de las casetas de peaje necesarias para cumplir con los indicadores en forma satisfactoria e instalar las tecnologías mínimas requeridas.	IP-07 IP-08 Pacífico 1 Y 2 Apéndice Técnico 2 numeral 3.3.4.3. Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	TÉCNICA
46.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	En cuanto a la forma de pago del usuario en las vías automáticas, se puede leer en la sección que se observa "{...} permitir el cobro del peaje (i) a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir (ii) el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar". Por favor, confirmar que ambos supuestos corresponden a prepago y post-pago y que, siendo así, el Concesionario debe proveerse de un back office capaz de atender ambas modalidades de pago para gestionar los cobros.	El concesionario será responsable de la instalación de las casetas de peaje necesarias para cumplir con los indicadores en forma satisfactoria e instalar las tecnologías mínimas requeridas.	IP-07 IP-08 Pacífico 1 Y 2 Apéndice Técnico 2, numeral 3.3.4.3. Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	TÉCNICA
47.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	La estructura tarifaria define el funcionamiento de la Estación de Peaje Ancón Sur así: (xi) El peaje Ancón Surf unificará de manera conjunta con la Estación de Peaje Amagá operando de tal manera que el vehículo que pague la tarifa en el Ancón Sur sólo deberá pagar la diferencia de la tarifa prevista para la Estación de Peaje Amagá. Siendo que el peaje Ancón Sur es bidireccional, el usuario de la vía viajando desde Amagá en sentido Norte, hacia Medellín, pagará la tarifa plena de peaje en ambas Estaciones; mientras que sólo el que viaje en sentido sur,	El funcionamiento de la caseta de peaje de Ancón Sur, se aclaró mediante Adenda No. 13.	Anexo 1 Contrato Parte especial Capítulo IV. Aspectos Económicos del Contrato 4.2	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				hacia Camilo Cé, gozará del descuento en el peaje Amagá. Favor confirmar este entendimiento o en su defecto hacer la correspondiente aclaración para que el descuento sea bidireccional.			
48.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Es claro que la filosofía del programa 4G de concesiones es que los peajes nuevos no empiecen su cobro hasta que las obras no estén completas. Teniendo en cuenta que (i) de acuerdo al Contrato el Concesionario tiene derecho a implementar el cobro del peaje Ancón Sur cuando termine la UF 4 y (ii) el tramo de doble calzada a que se refiere el contrato 545-12 del INVIAS está en ejecución por un tercero, ¿cómo se asegura la ANi que esta obra se termine antes de la UF4? ¿Qué pasa de no ser así?	La instalación de la caseta de Peaje de Ancón Sur, está definida por la entrega de las obras ejecutadas por el INVIAS, y la construcción de los 5 km, aproximadamente, hasta la unión definida en el Apéndice Técnico 1. En caso de dificultades en la instalación de esta caseta se debe tener en cuenta el procedimiento financiero establecido en la Parte Especial.	IP-07 Pacífico 1 numeral 3.3. literal (a) Contrato General	TÉCNICA
49.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Para la Unidad Funcional 5: La Pintada - Primavera, en la sección que se observa, se indica que el "TIPO DE INTERVENCION" es "Rehabilitación". Al respecto, solicitamos el favor de corregir mediante adenda el "TIPO DE INTERVENCION", en el sentido que debe ser "Mantenimiento" de acuerdo con lo siguiente: 1. En el numeral 2.4 del APENDICE TECNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO, es claro que la intervención será: - UF5 La Pintada-Primavera: Operación y mantenimiento 2. En el numeral 4.2 del APENDICE TECNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO PACIFICO 1 se define: "(iii) Rehabilitación: Son las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá ejecutar un conjunto de obras tendientes a llevar la vía a sus condiciones iniciales de construcción, con el propósito que se cumplan las especificaciones técnicas para las que se diseñó. La rehabilitación comprende la ejecución de una o más de las siguientes actividades: (1) Construcción de obras de drenaje, reparaciones de estructuras de pavimento o capa de rodadura, obras de estabilización, otras obras que permitan restituir las condiciones de diseño original del proyecto, etc. (2) Para la intervención de rehabilitación, se garantizará que el Concesionario deberá realizar actividades de mejoramiento en los sitios críticos identificados en este documento, bien sea por accidentalidad, geometría o cambio climático, por lo que dichos sitios críticos deberán ser mejorados para ofrecer un nivel de servicio homogéneo, de calidad y seguro en la vía." Dado que la ANI no definió las "condiciones iniciales de	Se efectuaron los ajustes respectivos mediante adendas.	IP 08 PACÍFICO 2. Numeral 3.3. Anexo 1 Minuta del Contrato Parte Especial	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>construcción", ni tampoco ha identificado los puntos críticos que deben ser mejorados, es claro que la intervención del tramo en mención no es "mejoramiento". Adicional mente, en la documentación existente no se encuentra información geológica ni geotécnica sobre los taludes. Por lo anterior, entendemos que el "TIPO DE INTERVENCION" de la Unidad Funcional 5: La Pintada - Primavera es "Operación y mantenimiento" tal y como se indica en el APENDICE TECNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO y la intervención solo considerara mantener los anchos de carriles existentes.</p> <p>En caso contrario a nuestro entendimiento; solicitaríamos i) precisar si el nuevo alcance está o no dentro del presupuesto; ii) aplica la obligación del concesionario de liberar, defender y proteger el derecho de vía? iii) aplican las mejoras de los estándares de la vía? (iv) incluye las mejoras y estándares para la estación de peaje Versailles? (v) aplicación de estándares de los ITS?</p>			
50.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	<p>En Unidad Funcional 1 del APENDICE TECNICO 1 ALCANCE DEL PROYECTO se indica en las Obras Principales que debe Ejecutan 1 puente Sin embargo, de acuerdo con los planos de ISA, se deberían construir 2 puentes cortos en la calzada simple de la variante de La Pintada para salvar la intersección La Pintada- Arma y 1 puente correspondiente al semi-enlace de La Pintada. Por lo anterior, les solicitamos el favor de confirmar si debemos acogernos a lo indicado en el Apéndice Técnico y en este caso indicar cuál es el puente que hay que hacer, o si es lo indicado en los planos del Cuarto de Datos. Considerando que las obras correspondientes a la variante (ambas calzadas) están contempladas dentro del proyecto de CONEXIÓN PACÍFICO, en la Tabla 3 del apéndice Técnico de Pacífico 3(IP-08) - Características generales de las Unidades funcionales del proyecto se indica para la Unidad Funcional 5: La Felisa - La Pintada en "Observaciones: Incluye intercambiadores de La Pintada y La Felisa Variante la Pintada" (negrilla fuera de texto) Les solicitamos el favor de modificar mediante adenda esta tabla, quitando "Variante la Pintada" en la LP-IP- 08 Pacífico 3</p>	Mediante adendas se hicieron los ajustes respectivos. No obstante, debe destacarse que el número de puentes es meramente indicativo y deberá confirmarse una vez que el concesionario finalice los diseños fase III.	PACIFICO 2. Apéndice Técnico- Alcance del Proyecto Variante La Pintada (Una calzada) - Obra obligatoria Tabla 4.	TÉCNICA
51.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el Apéndice Técnico 4 establece como indicador del nivel de servicio el índice de mortalidad. El control de este indicador no	Con relación al Indicador de Mortalidad, se realizaron las aclaraciones correspondientes en una nueva versión del apéndice técnico No. 4	Apéndice Técnico 4	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				está dentro de las competencias del Concesionario. No es sensato que el Concesionario vaya ser castigado por deducciones cuando la mortalidad se deba a faltas graves de los conductores o fallas mecánicas de vehículos de servicio público o particular o por cualquier otro factor externo que no es resorte del Concesionario. Se sugiere a la ANI reglamentar este tema como un incentivo positivo en vez de un castigo	Indicadores (Adenda No. 13 y 11 respectivamente). Sin embargo, la ANI considera que el concesionario debe brindar todo el apoyo y equipamiento a la policía de carreteras, para que en una coordinación conjunta se pueda hacer más y mejores controles con el fin de poder disminuir la ocurrencia de accidentes con víctimas mortales		
52.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	No está determinada ni la cantidad ni la ubicación de los puntos de control de tráfico para monitorear el tráfico. El apéndice enuncia que serán definidos c por el Concesionario y la Interventoría". ¿Cuál sería el número de puntos a tener en cuenta para realizar el correspondiente presupuesto?	Los puntos de control de tráfico deberán ser como mínimo las Estaciones de Peaje y en otros puntos donde se requiera monitorear el tráfico, los cuales serán definidos conjuntamente por el Concesionario y la Interventoría.	^Apéndice Técnico 2 3.3.5.1	TÉCNICA
53.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicitamos aclarar que si en los sitios que presenten inestabilidades, bien sea por fenómenos asociados a fallas geológicas o los derivados de fenómenos de remoción en masa de laderas, en los cuales ningún sistema de sostenimiento u obra de contención pueda garantizar totalmente la estabilidad del terreno, se exigirá el cumplimiento de los indicadores.	Es responsabilidad del concesionario disponer los medios de contención necesarios para obtener el cumplimiento de los indicadores correspondientes.	Apéndice técnico 4. Indicadores	TÉCNICA
54.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	En la sección que se observa se señala que dentro de los 30 días siguientes a la Fecha del Acta de Inicio, el Concesionario deberá presentar el Plan de Obras detallando las Intervenciones del Proyecto. Dado que para presentar el Plan de Obras es necesario tener en cuenta (i) los estudios de trazado y diseño geométrico (ii) los estudios de detalle (iii) la licencia ambiental (iv) adquisición predial, el plazo para presentar el Plan de Obras deberá ser dentro de los 30 días siguientes s al plazo Dará entregar (i) los Estudios de Trazado v Diseño Geométrico y (ii) los Estudios de Detalle.	Este tema fue objeto de adenda No. 13 y 11 respectivamente.	Apéndice Técnico 9 numeral 2.1	TÉCNICA
55.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-006919-2 14-FEB-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Para los Túneles de las UF4; UF3; UF 2, UF1 de pacifico 1 y para el túnel de la UF 3 de Pacífico2 el Manual de Diseño Geométrico indica que debe diseñarse con geometría de 100 kph. Siendo la velocidad de diseño en algunas UF igual a 60kph y en otras 80kph, solicitamos determinar la excepción de los parámetros geométricos en como lo serían, entre otros, los radios de curvatura horizontales y verticales.	El diseño deberá cumplir lo especificado en el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS, aceptándose posibles excepciones cuando estén suficientemente justificadas	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
56.	ESTRUCTURA PLURAL PSF	2014-409-010286-2, correo electrónico 11-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En los estudios realizados por ISA en la carpeta informes - fuentes de materiales, solo aparece la caratula.	Los documentos que dispone la ANI se incluyeron en su totalidad en el cuarto de Datos excepto los que por reserva no pueden ser	Estudios ISA	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
	CONCESIÓN BERRIO (ODINSA)			Se solicita a la ANI la entrega de la carpeta completa con esta información.	publicados y los cuales el licitador deberá realizar sus propias estimaciones.		
57.	ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN BERRIO (ODINSA)	2014-409-010286-2, correo electrónico 11-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	En el numeral 5.5 del Apéndice Técnico 1 "Mejoras puntuales de trazado en el tramo Alto de Dolores – Puerto Berrio", 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. Estos tramos están identificados por abscisas, se solicita a la ANI se indiquen por coordenadas los puntos de inicio y fin de los 35 puntos de mejora listados.	Los puntos solicitados se materializan teniendo en cuenta los abscisados incluidos en la tabla de puntos solicitados y la planimetría incluida en el cuarto de Datos.	Numeral 5.5 del Apéndice Técnico 1 "Mejoras puntuales de trazado en el tramo Alto de Dolores – Puerto Berrio"	TÉCNICA
58.	ESTRUCTURA PLURAL PSF CONCESIÓN BERRIO (ODINSA)	2014-409-010286-2, correo electrónico 11-feb-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013	Se solicita a la ANI aclarar la ambigüedad de la siguiente frase, ya que si solo se exige una no puede solicitarse separación alguna entre áreas de servicio. <i>"El Concesionario deberá instalar como mínimo un (1) Área de Servicio en el Corredor del Proyecto, las cuales no podrán estar separadas una de la otra por una distancia mayor a ochenta (80) kilómetros."</i>	En el caso que los estudios realizados por el concesionario presenten la necesidad de más de un área de servicio se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el aparte referido.	Numeral 3.3 (c) del Apéndice Técnico 1 "Áreas de servicio"	TÉCNICA
59.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicita confirmación del ancho mínimo de calzada de la sección tipo en túnel. Según el Anexo Técnico 1 es 7,30 m y en el estudio de ISA se fijan 8 m.	Las dimensiones mínimas serán las reflejadas en el Apéndice Técnico 1	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
60.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicita aclaración sobre el diseño de las conexiones definidas en el Apéndice Técnico 1. En la Tabla 3 "Unidades Funcionales del Proyecto" se incluye en observaciones la realización de intercambiadores a desnivel en Puente Iglesias y en Jericó, sin embargo, al realizar seguidamente la descripción de las unidades funcionales se habla de intersecciones. La duda que se suscita es su diseño a nivel o distinto nivel.	Ambas intersecciones serán a desnivel. En la edición revisada del Apéndice Técnico 1 se aclarará esta definición, publicada mediante Adenda No. 11.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
61.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicita aclaración sobre la inclusión en la presente Licitación de la intersección de La Pintada - Arma, ya que en el Apéndice Técnico 1, en la Tabla 3 "Unidades Funcionales del Proyecto" no se considera pero sí se incluye seguidamente al realizar la descripción de las unidades funcionales. Se plantea también la duda de su diseño a nivel o distinto nivel.	Se modificó mediante Adenda No. 11.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
62.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicita aclaración de la actuación en el tramo de control La Pintada - Primavera (UF5). En el Apéndice Técnico 1 "Tabla de Unidades Funcionales del Proyecto" se describe el tipo de intervención general en este tramo como Operación y mantenimiento y sin embargo en la documentación de ISA se	Se modificó mediante Adenda No. 11.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				habla de Rehabilitación (Estudio geotécnico para el diseño del pavimento)			
63.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Solicita a la ANI aclaración sobre el diseño de las conexiones definidas en el Apéndice Técnico 1. En la Tabla 3 "Unidades Funcionales del Proyecto" se incluye en Observaciones la realización de intersección de Sinifaná y de intercambiador en Camilo C, sin embargo, al realizar seguidamente la descripción de las unidades funcionales se habla de intersecciones para ambos. La duda que se suscita es su diseño a nivel o distinto nivel.	Se modificó mediante Adenda No. 11.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
64.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Solicita aclaración sobre el incumplimiento de la pendiente máxima en trazado y en túnel en la solución definida en el tramo Camilo Cé- hacia Primavera (5Km) respecto de las características geométricas y técnicas recogidas en el Anexo Técnico 1 y la normatividad de INVÍAS.	En el Apéndice Técnico 1 se establecen los parámetros de diseño del tramo en mención, se debe tener en cuenta que se debe dar cumplimiento a la norma técnica Manual de Diseño Geométrico.	Info_Invías Camilo C	TÉCNICA
65.	EP SAC VT	2013-409-051571-2	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Solicita la inclusión en el Apéndice Técnico de las características geométricas y técnicas de entrega del Túnel de la UF4 (túnel en el tramo de 5 km de Camilo Cé hacia Primavera).	En el Apéndice Técnico 1 se establecen los parámetros de diseño del tramo en mención, se debe tener en cuenta que se debe dar cumplimiento a la norma técnica Manual de Diseño Geométrico.	Apéndice Técnico 1	TÉCNICA
66.	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL CONCESIONES CHILE SA y OHL CONCESIONES COLOMBIA SAS)	2014-409-002157-2 20-enero y correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Estudios y diseños. Cláusula 6.1. Para efectos de determinar el plazo requerido para la elaboración de los estudios de trazado y diseño, así como los correspondientes a los estudios de detalle, el término de 210 días parece insuficiente.	Se considera que el plazo establecido para la elaboración de los estudios de trazado y diseño es el adecuado.	Minuta del Contrato de concesión y sus documentos soporte.	TÉCNICA
67.	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL CONCESIONES CHILE SA y OHL CONCESIONES COLOMBIA SAS)	2014-409-002157-2 20-enero y correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Se solicita se especifique la longitud mínima de túnel a partir de la cual serán de aplicación los indicadores para túneles detallados en el Apéndice 4, 3 Indicadores, Tabla 2: Indicadores en túneles, o en su defecto se indique si los mismos serán de aplicación a todos los túneles detallados en el apartado 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales del Apéndice 1.	No existe una longitud mínima para aplicar indicadores de túneles. Cada unidad funcional cuenta con sus respectivos indicadores para túneles (cortos y largos), definidos dentro del apéndice técnico 4 Indicadores.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.12 Especificaciones para la operación en túneles Apéndice 4. 3 Indicadores Tabla 2: Indicadores en túneles	Técnica: Contrato estándar Obligaciones del Concesionario Indicadores
68.	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL	2014-409-002157-2 20-enero y correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En la tabla señalada se afirma para cada indicador que el incumplimiento del mismo generará la multa prevista en la Sección 6.1 (I) de la Parte Especial. En esta Sección se definen	En la sección 6.1 (I) se habla de multas por Incumplimientos de las Especificaciones Técnicas las cuales serán aplicadas en el momento que el concesionario incumpliera cualesquiera de las especificaciones	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.1	Técnica: Contrato estándar

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
	CONCESIONES CHILE SA y OHL CONCESIONES COLOMBIA SAS)			multas por incumplimiento de especificaciones técnicas (20 salarios mínimos mensuales por día desde el requerimiento). En la Sección 6.1 (k) si se detallan multas por incumplimientos recurrentes en etapa pre-operativa (30 salarios mínimos mensuales por día desde el requerimiento). Se solicita aclarar cuál de los dos apartados de la citada Sección sería de aplicación (y por consiguiente cuál sería la multa aplicable).	técnicas y el 6.1 (k) (k) Multa por Incumplimientos recurrentes de las Obligaciones de Operación y Mantenimiento durante la Etapa Pre operativa, manifiesta si el Concesionario incumpliere las obligaciones de Operación y Mantenimiento para una misma Unidad Funcional aplicables a la Fase de Reconstrucción y la Fase de Construcción, hasta el momento en que se suscriba el Acta de Terminación de Unidad Funcional o el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional –según corresponda–, durante (i) tres (3) Meses consecutivos o (ii) seis (6) Meses de un mismo año calendario, sin importar si son continuos o discontinuos, por lo cual se define para la etapa preoperativa multas por incumplimientos recurrentes y las multas para incumplimiento de especificaciones técnicas durante la etapa preoperativa y para la etapa de operación y mantenimiento.	Operación en etapa Pre-operativa Tabla 1: Niveles etapa Pre-operativa Multas por incumplimiento en etapa pre-operativa	Obligaciones del Concesionario Multas
69.	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL CONCESIONES CHILE SA y OHL CONCESIONES COLOMBIA SAS)	2014-409-002157-2 20-enero y correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Se solicita la publicación del documento Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras citado en el punto 3.3.9 del Apéndice 2. De igual modo se solicita se aclare si será obligación del Concesionario la reposición de todos los equipos detallados, al final de su vida útil, durante el periodo del Contrato. Se entiende que este protocolo se detalla en el mencionado Anexo.	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.9 Policía de Carreteras 7 Anexos Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras	Técnica: Contrato estándar Obligaciones del Concesionario Generalidades
70.	ESTRUCTURA PLURAL OHL CONCESIONES (OHL CONCESIONES CHILE SA y OHL CONCESIONES COLOMBIA SAS)	2014-409-002157-2 20-enero y correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Si bien en el punto 2.1 del Apéndice 2 se describe como uno de los Servicios de carácter obligatorio el: "Pago de peaje con tarjeta o Telepeaje", en el siguiente punto 3.3.4.3 se indica que "se consideran" 3 modalidades de cobro pero no queda especificado cuál de estas modalidades será estrictamente obligatoria. Se solicita se defina qué sistemas de cobro de peaje es obligatorio implantar: -Manual -Pago con tarjeta de crédito/débito -Pago con tarjeta de aproximación -Pago mediante telepeaje	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice 2. 2 Servicios a cargo del Concesionario 3. Operación del Proyecto	Técnica: Contrato estándar Obligaciones del Concesionario
71.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Analizando la información se ha observado que el trazado a ejecutar interfiere en varias ocasiones a carreteras existentes, en el PK 4+500 el terraplén invade paralelamente la carretera existente y en los PK 13+700, PK 14+250, el trazado proyectado cruza puntualmente la carretera. Se necesita información sobre cómo actuar en estas interferencias. Entendemos que debe mantenerse en servicio la carretera existente mientras duran las obras, dado que hay que realizar obras de rehabilitación en	Las vías que no hacen parte de la infraestructura a intervenir no harán parte de la operación y mantenimiento de las mismas.	Cuarto de datos	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				puentes existentes. Una vez finalizadas las obras ¿también hay que mantener y operar la carretera durante el plazo de Concesión?. En caso afirmativo, ¿qué indicadores de nivel de servicio serían aplicables a ésta carretera?			
72.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Analizada la documentación en lo referente a muros hemos observado que en la documentación escrita establece una limitación de altura de los muros de hormigón de 8 m, sin embargo el la documentación gráfica diseña muros de hormigón de hasta 11 m de altura. ¿Podrían aclarar ese aspecto? En lo referente a la ubicación de muros no se corresponde la documentación gráfica con la escrita en el volumen de estabilidad de taludes en la que aparecen listados por PK. ¿sería posible aclarar este asunto? Por último no hemos podido encontrar el anejo de cálculo de los mismos. ¿Nos lo podrían enviar?	La información referente a muros se encuentra en la carpeta 5. VOLUMEN V - ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES del cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere pertinentes	Cuarto de datos	Técnica
73.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Según la documentación que obra en nuestro poder hay que realizar un Centro de Control de Operación (CCO) en cada túnel con longitud superior a 1.000 metros (necesario en Amagá, en el de Sinifaná se puede compartir con el túnel de Mulatos). Sin embargo no hemos encontrado documentación al respecto. ¿Podrían enviarla?	Para el caso de la nueva estructuración del proyecto Autopistas para la Prosperidad no es posible la construcción de un solo CCO para el control de los túneles de Sinifaná y Mulatos, por cuanto hacen parte de dos concesiones diferentes, Concesión Pacífico 1 y 2.	Cuarto de datos	Técnica
74.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	De la documentación aportada hemos comprobado que no aparecen las mediciones de los túneles de Sinifaná y Amagá ya que la hoja donde supuestamente aparecen está cortada. ¿Podrían enviar el archivo correctamente?	No es clara la observación por cuanto no se establece a que mediciones hace referencia la observación.	Cuarto de datos	Técnica
75.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Analizada la documentación no hemos podido encontrar información de las Instalaciones de Servicio (Centro de control, estaciones de peaje y pesaje, áreas de servicio, poste SOS,...). ¿Podrían enviárnosla?.	La información referente a control y comunicaciones se encuentra en la carpeta VOLUMEN XVI - ESTUDIOS DE SISTEMAS DE SUPERVISION CONTROL Y COMUNICACIONES del cuarto de datos y los requisitos mínimos establecidos en el Apéndice Técnico 1 y 2 en donde se describen los requisitos mínimos de estas concesiones. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere pertinentes	Cuarto de datos	Técnica
76.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Analizada la documentación hemos comprobado que el puente nº 8 se elimina y pasa a ser un cajón. No hemos podido encontrar la ubicación de ese cajón ni de ningún otro. ¿podrían hacérmola llegar?	La lista de estructuras hidráulicas se establece en el Anexo del Informe hidráulico incluido en la ruta: Estudios ISA/3.1_DISEÑOS FASE II DE LAS AUTOPISTAS DE LA MONTAÑA_ISA/10. Vol_X - ESTUDIO DE HIDROLOGIA, HIDRAULICA Y SOCAVACION / INFORME/02.Implantacion_Obras_Drenaje_Verificacion/, del cuarto de datos publicado en el ftp.ani.gov.co.	Cuarto de datos	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
77.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Revisada la información suministrada referida a estructuras no hemos encontrado ningún cálculo de pilas, y tampoco hace referencia a las juntas de dilatación ¿Podrían enviar la documentación?	La información referente a puentes se encuentra en la carpeta VOLUMEN XI - ESTUDIO ESTRUCTURAL PARA DISEÑO DE PUENTES del cuarto de datos. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere pertinentes	Cuarto de datos	Técnica
78.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Revisada la información no se ha encontrado información del drenaje longitudinal ni subterráneo (tampoco planos) ya que hay obras de fábrica situadas en desmonte por lo que no tienen salida las aguas, siendo necesario un drenaje longitudinal adicional para evacuar las aguas y que no está definido (esto se produce también en terraplenes que contienen muros). Hay incongruencias en las cunetas ya que los planos COAAMO-36221-K-DIVI-DG-TP-007 y COAAMO-36221-K-DIVI-DG-TP-014 tienen diferentes dimensiones y morfología. La sección tipo no cuenta con drenaje en mediana y sería necesario en los tramos en curva para evitar embalsamientos de agua. En la sección tipo no aparecen contempladas las cunetas de guarda si bien en texto se indica que hay que realizarlas. ¿Podrían aclarar todos éstos aspectos?	La información referente a hidrología y drenaje se encuentra en la carpeta VOLUMEN X - ESTUDIO DE HIDROLOGIA, HIDRAULICA Y SOCAVACION del cuarto de datos, en donde se listan las obras propuestas en el informe y anexos; Adicionalmente, se incluyen los planos típicos de las obras de drenaje propuestas. Es responsabilidad del licitador realizar los estudios técnicos complementarios que considere pertinentes	Cuarto de datos	Técnica
79.	Estructura Plural Autopista Conexión Pacífico 1 (EPISOL - IRIDIUM)	014-409-002245-2 20-enero-2014 y Correo electrónico	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En las secciones tipo COAAMO-36221-K-DIVI-DG-TP-007 y COAAMO-36221-K-DIVI-DG-TP-014 hay incongruencias en lo referente a la barrera de hormigón de separación de calzadas en mediana. ¿Podrían aclarar este punto?	Es responsabilidad del licitador realizar los estudios complementarios para analizar la señalización vertical y los sistemas de contención necesarios según los diseños de referencia.	Cuarto de datos	Técnica
80.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	Correo electrónico 20-enero-2014 , 2014-409-002629-2 22-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<i>Licencia Ambiental</i> - nivel freático túnel de Amagá Al considerar la documentación técnica entregada por la ANI (precisamente de cara a los impactos hidráulicos generados por los túneles de Pacífico 1) el proponente quisiera aclarar los puntos siguientes: La Figura 25: Distribución de las cargas hidráulicas sobre el revestimiento a lo largo del túnel, presentada en la página 73 del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, indica que: - Para la Hipótesis 2: Con revestimiento $K=1E-10$ m/s, túnel drenado en solera, la carga de agua sobre el revestimiento sería del orden de 20 – 25 metros. La Figura 26: Caudal total acumulado en el túnel (portal oeste) en cada una de las hipótesis, presentada en la página 74 del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, refiriéndose al Túnel de Amagá indica que: - Para la Hipótesis 2:	1) Es criterio de la ANI no proporcionar las cantidades de obra calculadas para estimar el CAPEX de la concesión, debiendo los licitadores desarrollar sus propios estudios técnicos para la estimación de cantidades. 2) La impermeabilización y demás medidas contra infiltraciones se han contemplado en la estimación del CAPEX pero no están incluidas en el soporte de riesgos, que contempla únicamente las actividades de excavación, soporte y revestimiento. 3) No corresponde a la fase de estructuración la tramitación de licencias ambientales, las cuales deben llevarse a cabo durante la etapa de preconstrucción. En dicha fase se deberán realizar estudios hidrogeológicos de mayor profundidad que permitan determinar con mayor exactitud los riesgos asociados a la construcción de los túneles del proyecto, y obtener la licencia ambiental correspondiente.	CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013,	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>Con revestimiento K=1E-10 m/s, túnel drenado en solera (corto plazo), el Caudal unitario que sería de 102,5 (l/min • 10 m). El numeral 4.4 Conclusiones de los cálculos efectuados en túneles largos, presentado en las páginas 119 y 120 del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, concluye: 1. "Se quiere señalar que los cálculos efectuados corresponden a análisis preliminares, en el sentido de que se trata de análisis que se han basado en los escasos datos disponibles hasta el momento, por lo que sus conclusiones deben tomarse más en un sentido cualitativo que cuantitativo" Y recomienda en referencia al Túnel de Amagá: 1. "Como se ha indicado arriba, perforar el túnel en sentido ascendente para facilitar la construcción y por cuestiones de seguridad de los trabajadores". 2. "Si se detectan zonas de gran afluencia de agua, superiores a los 100 l/min por cada 10 m de túnel, realizar inmediatamente tratamientos de inyecciones con objeto de rellenar las diaclasas y disminuir las filtraciones". 3. "Revestir el túnel lo más rápido posible tras la excavación, incluso sin esperar a terminar las labores de excavación y sostenimiento". 4. "Colocar una lámina de impermeabilización completa en todo el túnel en las zonas con mayor presencia de agua (del orden del 50% de la longitud del túnel), sellando por completo la excavación. Esto lógicamente dará lugar a unas cargas hidráulicas sobre el revestimiento de concreto, que habrá que tener en cuenta en los cálculos estructurales. Si las coberteras son importantes, esto requerirá la construcción de contrabóveda". 5. "Con las medidas anteriores se espera que el caudal unitario de entrada de agua al túnel sea pequeño, acumulándose un total en el portal oeste del orden de los 80-100 l/s. No se producirán rebajamientos del nivel freático relevantes, y no se deberían afectar a los manantiales ni al caudal de las quebradas de las laderas a medio-largo plazo". 6. "Las únicas afecciones podrán ser muy locales en las zonas de los portales, si es que existe algún aprovechamiento en tales zonas". La Tabla 19: Caudales estimados en los túneles del tramo Medellín – La Pintada, presentada en la página 123 del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, estima que: 1. En 715 metros de cada uno</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>de los tubos del Túnel de Amagá (1430 metros de excavación, presoporte, soporte y revestimiento) los caudales de infiltración superan los 100 (l/min – 10m). 2. El caudal a bombear en cada tubo del Túnel de Amagá durante la construcción es de 342,88 l/s. Si se supone excavar el 50% de la longitud de los dos (2) tubos desde el Portal Salida, el caudal a bombear durante el tiempo de excavación de estos dos (2) sería de 342,88 l/s. 3. Es necesario impermeabilizar completamente el Túnel de Amagá, y realizar tratamientos en el terreno durante la construcción; para que en la operación, el caudal de infiltración que se drene por las tuberías instaladas para tal fin, sea de 34,29 l/s en cada uno de los tubos del mencionado túnel. La Tabla 20: Condiciones hidrogeológicas generales de los túneles, contenida dentro del numeral 5, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLÓGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, identifica: - Como posible riesgo de los túneles del Grupo 4 (Sinifaná y Amagá): "Posible rebaja del freático general. Entrada de agua al túnel media-alta. Afecciones en zonas de portales". Y más adelante (página 126 del mismo documento) establece como riesgo de afección medio: - "Con riesgo de afección medio: Para los túneles agrupados en esta clasificación, los estudios realizados muestran que podrían existir afecciones significativas sobre la ejecución del túnel por una presencia importante de agua, lo que obligará a la realización de procedimientos constructivos especiales. A medio o largo plazo podrían producirse afecciones significativas sobre el entorno, tales como reducciones importantes del nivel freático, asientos del terreno con afecciones sobre edificios, etc., si no se realizara ninguna medida. Con las medidas que se proponen los riesgos a largo plazo se minimizan significativamente. El presupuesto propuesto incluye estas medidas". La Tabla 21: Clasificación del nivel de riesgo de los túneles del proyecto, contenida dentro del numeral 5, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLÓGICOS DE TÚNELES, elaborado por Typsa en Septiembre de 2013, describe que en los túneles con riesgo de afección medio: - "Podrían existir afecciones significativas sobre la ejecución del túnel por una presencia importante de agua, lo que obligará a la realización de</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>procedimientos constructivos especiales. A medio o largo plazo podrían producirse afecciones significativas sobre el entorno, tales como reducciones importantes del nivel freático, asientos del terreno con afecciones sobre edificios, etc., si no se realiza ninguna medida” Y más adelante (página 128 del mismo documento) propone los trabajos a desarrollar en la siguiente fase de estudios a cargo del Concesionario: - “Túnel de Amagá: Este túnel se considera problemático durante la construcción porque se espera una afluencia de agua relativamente importante a favor de las principales fracturas del macizo y en la zona de portales, especialmente en el portal del lado Camilo C, donde existe un potente abanico aluvial que puede aportar un gran caudal al túnel. Pueden existir afecciones locales en la zona de portales a manantiales y a la circulación de agua por las quebradas. Una vez construido el túnel se espera una carga de agua importante, por lo que será recomendable construir una impermeabilización completa y dimensionar el revestimiento para resistir las cargas de agua. En caso contrario podrían darse filtraciones muy importantes que comprometerían la explotación de la carretera y que podrían inducir efectos de rebaje el nivel freático general en decenas de metros. Esto podría dar lugar a afecciones significativas sobre el funcionamiento normal del acuífero. En consecuencia, se recomienda realizar tratamientos de consolidación e impermeabilización en el entorno de la excavación en las zonas más conflictivas e impermeabilizar por completo la excavación. La sección debe diseñarse con contrabóveda y con rigidez suficiente para hacer frente a las presiones de agua que puedan desarrollarse sobre el revestimiento a lo largo del tiempo”. El numeral 5.2. RECOMENDACIONES PARA LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS DE FASE III, presentado en las páginas 129 y 130 del CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS DE TÚNELES, elaborado por Tysa en Septiembre de 2013, recomienda: 1. El proyecto deberá definir una serie de secciones tipo de impermeabilización del túnel, desde la más ligera a la más potente, y las condiciones de aplicación de cada una de estas secciones tipo, según lo que se encuentre durante la ejecución de la obra. De forma meramente preliminar, estas secciones tipo podrían ser las</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>siguientes: a) Únicamente perforaciones de captación y drenes de tipo Oberhasli (media caña embebida en el concreto lanzado). Drenaje longitudinal del túnel mediante colectores en la base de los hastiales. b) Impermeabilización mediante lámina plástica (PVC o HDPE) en bóveda, y drenaje de trasdós a colectores situados en la base de los hastiales. c) Igual al anterior, pero complementado con inyecciones de impermeabilización para relleno de juntas o cavidades mediante lechada de cemento en clave y hastiales. d) Impermeabilización completa mediante lámina plástica (PVC o HDPE) en todo el contorno de la excavación. Si la carga de agua es importante, esto obligará a disponer contrabóveda y, en su caso, a que el revestimiento se construye con concreto reforzado. e) Igual al anterior, pero complementado con inyecciones de impermeabilización para relleno de juntas o cavidades mediante lechada de cemento en todo el contorno del túnel. Como alternativa al sistema tradicional de lámina de PVC o HDPE podrá considerarse el empleo de membranas poliméricas proyectadas entre el soporte primario y el revestimiento definitivo, con el objetivo de favorecer la generación de un sistema más monolítico, con mayor adherencia y menor permeabilidad perimetral en el trasdós del revestimiento. En todo caso, el proyecto deberá contemplar el revestimiento completo de los túneles con concreto en masa o reforzado (según los casos) a lo largo de toda su longitud. De lo anterior, solicitamos aclarar los siguientes puntos:</p> <p>1. Cuáles son las cantidades de obra estimadas por Tyspa para los Túneles Amagá y Sinifaná (en cuanto a bombeo de agua durante la construcción, revestimiento definitivo, refuerzo, lámina impermeable, tuberías de drenaje y tratamientos especiales mencionados a lo largo de todo su estudio), que si son colocadas en los túneles, le permiten clasificar el Túnel de Amagá con riesgo de afección medio, el Túnel de Sinifaná con riesgo de afección menor, y que manifiesta el documento están incluidas dentro del presupuesto?</p> <p>2. De qué forma se encuentran involucradas estas cantidades de obra dentro de los Ítems de Obra para Túnel, presentados en la Tabla 2, de la página 33 de la PARTE ESPECIAL del contrato a suscribir con la ANI; y como se posibilitará la cuantificación y el</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>reconocimiento de sobrecostos compartidos asociados a mayores cantidades de estas obras, en cada tipo de terreno descrito? Y como se tiene en cuenta en la compensación, el tiempo de construcción o paradas directamente involucrado en la realización de éstas actividades?</p> <p>3. Se encuentra el documento: CAPÍTULO 9. ESTUDIOS HIDROGEOLOGÍCOS DE TÚNELES, elaborado por Tyspa en Septiembre de 2013, socializado con la ANLA y/o la autoridad ambiental encargada de la zona del proyecto? Cuales han sido sus observaciones respecto a la licencia ambiental para la construcción del Túnel de Amagá? Cuál es el mecanismo establecido por la ANI que involucra a la Autoridad Ambiental y que se aplicaría en caso de que las medidas y obras de mitigación propuestas por Tyspa, no mitiguen el riesgo hidrogeológico asociado al proyecto y el mismo deje de ser riesgo de afección medio y se convierta en un nuevo riesgo de afección alto o muy alto?</p>			
81.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	Correo electrónico 20-enero-2014 , 2014-409-002629-2 22-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p><i>Optimización de diseño</i> El mecanismo de cobertura descrito en la parte especial 5.2 se aplica a un trazado específico y debería de estar ampliado a otros trazados permitiendo optimizaciones ofrecidas por los proponentes. Dichas alternativas de diseño y los mecanismos de cobertura asociados podrían estar estudiados conjuntamente entre la ANI y el adjudicatario en la fase de pre-construcción.. <i>Funcionamiento del mecanismo de cobertura para la construcción de túneles</i> Quisiéramos solicitar también que se nos confirmara, de la información incluida en la tabla 2 mencionados en la sección (f) de la Parte Especial 5.2, que los valores de la columna precio unitario* ¿corresponden a pesos corrientes de Diciembre de 2012? ¿Es este costo directo o costo total de la obra? También, el ítem 2 de la tabla arriba mencionada incluye un ítem de Obra para Túnel, "Recrecido, sostenimiento y revestimiento tipo S-A1". ¿Pueden por favor, definir técnicamente el alcance del Recrecido, sostenimiento y revestimiento en el túnel? En los ítems 3, 5, 7, 9, 11, 14, 17, 20, 25, 30 y 32 de la tabla arriba mencionada, se hace referencia a Excavación, sostenimiento y revestimiento tipo (varios tipos) para ventilación transversal. Pueden por favor confirmarnos que este es el tipo de terreno esperado a encontrar durante la ejecución de los</p>	<p>Los costos mencionados están en pesos colombianos de diciembre de 2012, y son costos totales de obra.</p> <p>Mediante adenda aclaró la parte especial del contrato explicando de manera adecuada el significado de cada uno de los tipos de terreno y sostenimientos asociados.</p> <p>La diferencia entre las secciones con ventilación transversal y el resto es el volumen de excavación, y como consecuencia las diferentes condiciones tensionales que se producen en el túnel.</p>	Parte especial 5.2	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				túneles?, así como, ¿es este es el tipo de terreno utilizado en la valoración del túnel? y ¿cuál es la diferencia con los mismos tipos de terreno que no mencionan la ventilación transversal?			
82.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETOS)	Correo electrónico 20-enero-2014 , 2014-409-002629-2 22-ene-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<i>Puentes peatonales y otros elementos de seguridad vial</i> El Apéndice Técnico 2 en la parte 3.3.7 se prevé que se deben construir varios elementos de Seguridad Vial (puentes peatonales, ciclorutas...) donde se considere necesario sin especificar claramente las ubicaciones en el Apéndice Técnico 1. Esto deja una puerta abierta a que el interventor exija esto sin ningún control por parte del proponente. Así pedimos a la ANI precisar cuáles son los elementos de Seguridad Vial requeridos en Pacifico 1.	En el apéndice técnico 2 numeral 3.3.7 Seguridad vial reza; el Concesionario propenderá permanentemente por mejorar la seguridad vial, para lo cual dará cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Contrato y en las Especificaciones Técnicas. El Concesionario deberá identificar los sectores de la vía donde se presenta la circulación de peatones y ciclistas y disponer de las instalaciones que permitan el tránsito seguro de esos usuarios ya sea para atravesar la vía o transitar en forma paralela a la misma, así como la ubicación de escuelas, centros de salud u otras entidades que atraigan flujos peatonales con el objeto que se dispongan carriles de incorporación y salida, así como de las instalaciones necesarias que garanticen su integridad, como andenes, puentes y pasos peatonales protegidos. En el apéndice técnico no existen puentes obligatorios, dado esta condición, por lo cual es responsabilidad del concesionario identificar los lugares donde se necesita un tránsito seguro, así como de las instalaciones necesarias que garanticen su integridad, como andenes, puentes y pasos peatonales protegidos. Por esta razón el interventor solo podrá exigir en los lugares que se evidencien ese tipo de problemas.	Apéndice Técnico 2 Sección 3.3.7	Técnica
83.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	2014-409-002274-2 20-ENERO-2014 Y correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Se indica que se está ejecutando el Contrato 541-2012, cuyo objeto es la Construcción de la Segunda Calzada Primavera (PR95+000) – Camilo Ce (PR81+900), y que <i>“estas partes de los trayectos se entregarán una vez culminen las obras que se están desarrollando bajo los citados contratos”</i> . De acuerdo con la anterior afirmación de la ANI, les formulamos las siguientes preguntas: ¿significa entonces que entre el PR 95+000 y el PR81+900 se entregará la doble calzada completamente construida, sin obras pendientes? en el caso de estar faltando obras en el tramo correspondiente al Contrato 541-2012 al momento de su entrega, ¿serían pagadas por la ANI? Con cargo a que subcuenta?	Las obras a cargo del Invias se entregarán de acuerdo con las obligaciones contractuales establecidas en los contratos Invias, el concesionario estará a cargo de la construcción y empalme de la doble calzada del Invias y la construcción de los 5 km a cargo del concesionario. Una vez terminado el contrato de INVIAS las obras serán entregadas en el estado en que se encuentren y serán a cargo del Concesionario todas las obras necesarias para dejar la UF completa cumpliendo con los indicadores del Contrato de acuerdo con la metodología establecida en la Parte Especial del contrato.	Minuta del Contrato, Parte Especial. Numeral 3.4	TÉCNICA
84.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Numeral 3.3.9 Policía de Carreteras. Tabla 3. Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras.	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice 2 Técnico. Numeral 3 OPERACIÓN	Técnica Parte específica Alcance y

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
	CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)			Solicitamos se revise y ajuste este requerimiento en consideración con la longitud del corredor a operar (aproximadamente 50 km)		DEL PROYECTO 3.3 Obligaciones Particulares de Operación	Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones
85.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 3.3.10.1 Centro de Control de Operación (CCO): "Desde el inicio de la concesión, el Concesionario deberá ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción."</p> <p>Solicitamos revisar y ajustar la redacción del requerimiento considerando que hasta febrero del año 2016, la operación de los peajes estatales de vías no concesionadas, se Encuentran asignados aun operador privado que no tiene obligaciones con el futuro Concesionario adjudicatario del presente proyecto.</p>	Su observación no procede, toda vez que el concesionario debe cumplir con todos los requerimientos exigidos en los contratos parte especial, general, apéndices técnicos y anexos.	Apéndice 2 Técnico. Numeral 3 OPERACIÓN DEL PROYECTO 3.3 Obligaciones Particulares de Operación	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones
86.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 3.3.12.2. EAI final del segundo párrafo menciona: "Además del personal indicado anteriormente, el Concesionario deberá disponer de personal que pueda garantizar la intervención necesaria frente a las incidencias derivadas del tráfico. Este personal debe ser capaz de alcanzar el punto del incidente, e iniciar la actuación con los medios necesarios al caso, en los siguientes tiempos máximos:"</p> <p>El documento no define a continuación, cual es el tiempo máximo permitido para la actuación requerida, razón por la cual solicitamos complementar el documento con la información anunciada.</p>	Los tiempos límite para la atención a los incidentes mencionados se establecen en el Apéndice Técnico 4.	Apéndice 2 Técnico. Numeral 3 OPERACIÓN DEL PROYECTO 3.3 Obligaciones Particulares de Operación	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones
87.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 3.3.12.2. Existe el siguiente párrafo: "El Concesionario deberá garantizar la oportuna atención de emergencia a través de medios adicionales, pero en todo caso, los servicios médicos no podrán tardar más de cinco minutos desde la llegada del primer vehículo de señalización, y la llegada de los bomberos no deberá tardar más de 15 minutos desde el primer aviso."</p> <p>Los indicadores del Apéndice 4 tienen las siguientes medidas de calificación para los túneles: O7: "El Concesionario y/o la Interventoría cronometrarán y registrarán en el SICC, el tiempo transcurrido desde el momento de conocer el evento hasta el</p>	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice 2 Técnico. Numeral 3 OPERACIÓN DEL PROYECTO 3.3 Obligaciones Particulares de Operación	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>momento que se señala el incidente y hasta el momento que se despeja el incidente.</p> <p>Incidente: Suceso repentino no deseado que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, sólo que por cuestiones del azar no desencadena en accidente. Este hecho da como resultado una condición de inseguridad vial y/o podría desencadenar un accidente.</p> <p>Para cualquier tipo de incidente deberán presentarse en el lugar del incidente al menos dos (2) personas de la concesionaria en un vehículo de la concesionaria que tenga luces de emergencia superiores y todo el material necesario para señalar el incidente y cumplir con el tiempo de despeje.</p> <p>Acudir y señalar el lugar del incidente después de la detección del evento: 15 minutos Despeje del evento: 30 minutos”</p> <p>O8. El Concesionario y/o la Interventoría cronometrarán y registrarán en el SICC, el tiempo transcurrido desde el momento de conocer el evento hasta el momento en que se presenten todo el equipo personal y vehicular necesario para atender dicho evento.</p> <p>Accidente: Acontecimiento no deseado ni planeado que trae como consecuencia un daño a las personas (lesión, invalidez o muerte), equipos o instalaciones.</p> <p>En caso de accidente deberá presentarse en el lugar del incidente al menos dos (2) personas del Concesionario en un vehículo de la concesionaria que tenga luces de emergencia superiores y todo el material necesario para señalar el incidente y cumplir con el tiempo de despeje.</p> <p>Tiempo de respuesta de Señalización: 15 Minutos</p> <p>Además, al menos una ambulancia con material de primeros auxilios adecuado al suceso. Si el accidente implica varios heridos o nivel de gravedad que no pueden atenderse en una sola ambulancia deberán presentarse tantos vehículos de auxilio como se requieran tanto por la gravedad o número de heridos como para cumplir con el tiempo de despeje.</p> <p>Tiempo de respuesta de ambulancia: 15 Minutos</p> <p>Tiempo de llegada de grúa y demás equipo 15 Minutos”</p>			

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Al respecto solicitamos a la entidad definir, revisar y ajustar las exigencias que al respecto indican ambos documentos para que sean las mismas y no se presenten malentendidos en el momento de su aplicación.			
88.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 6.3.2 Señalización Vertical y Señalización Horizontal, cuarto párrafo: "Se considerarán deficiencias para la evaluación del cumplimiento de los Indicadores respectivo entre otras, las siguientes: ausencia de señales, existencia de señales ilegibles, no cumplir con las Especificaciones del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, la resolución 004577 de 2009 y demás disposiciones vigentes, entre ellas las referentes a dimensiones, colores, rotulado, reflectancia y ubicación de las señales (longitudinal, lateral o elevado), etc."</p> <p>Por su parte los indicadores precisan las exigencias: E11: "Para la verificación del Valor de Aceptación, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1. El último segmento tendrá una longitud entre 1-2km. Cada segmento debe cumplir con las siguientes condiciones: La señal cumple con definido en la NTC correspondiente. La señal está presente en la posición definida en el Proyecto y cumple con las dimensiones, colores, rotulado. La señal es inequívocamente legible por un conductor que se desplace a la velocidad máxima permitida y cumple con lo contenido en el manual de señalización descrito en el Apéndice 3. Retroreflectividad ≥ 80 % del valor tomado de la instalación. En caso de que existan dos o más señales que incumplan alguna de estas condiciones en un mismo segmento, se generará un incumplimiento del segmento. Cuando se tenga doble calzada, se evaluará cada una de manera independiente, por lo que la longitud total de la unidad funcional será la suma de la longitud de cada calzada"</p> <p>E12: "Para la verificación del Valor de Aceptación, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer</p>	Los requerimientos incluidos en el Apéndice Técnico 2, indican claramente que se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico 4. Por lo tanto, los requerimientos son complementarios.	Apéndice 2 Técnico. Numeral 3 MANTENIMIENTO 6.3 Actividades Particulares del Mantenimiento	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1. El último segmento tendrá una longitud entre 1-2km</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cada segmento debe cumplir con las siguientes condiciones: • Blancas: mayor o igual a 250 mcandelas /m2* Lux • Amarillas: mayor o igual a 200 mcandelas /m2* Lux • Cada 50 m de longitud o menos sin tachas obligatorias, según lo definido en el Proyecto. <p>El incumplimiento de una o varias de las condiciones anteriormente señaladas en un mismo segmento generará un incumplimiento del segmento. Cuando se tenga doble calzada, se evaluará cada una de manera independiente, por lo que la longitud total de la unidad funcional será la suma de la longitud de cada calzada.”</p> <p>Al respecto solicitamos a la entidad definir, revisar y ajustar las exigencias que al respecto indican ambos documentos para que sean las mismas y no se presenten malentendidos en el momento de su aplicación.</p>			
89.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 4.3, Alcance de los Estudios y Diseños, literal (d), apartado (vii), numeral (4):</p> <p>“(4) Para el bombeo de las aguas de infiltración durante la construcción, se deberá estudiar y diseñar el sistema de evacuación, tratamiento y disposición final, tanto de las aguas provenientes del túnel principal como del túnel piloto.”</p> <p>Al no estar contemplada la construcción de un túnel piloto, y al ser los métodos constructivos de los túneles de responsabilidad del Concesionario, se solicita corregir el texto.</p>	El manejo de los afluentes del proceso constructivo de los túneles es un requisito ambiental establecido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, de obligatorio cumplimiento así no se ejecute la construcción de un túnel piloto. El texto incluido contempla la construcción de un túnel piloto; sin embargo, el método constructivo es responsabilidad del concesionario.	Apéndice 3 Estudios y Diseños. Capítulo 4 túneles. 4.3 Alcance de los estudios y diseños	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones
90.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Tabla 2. Indicadores de Túneles. Indicador O4 Tiempo de Atención de Incidentes. Método de Medida.</p> <p>“.....Acudir y señalizar el lugar del incidente después de la detección del evento: 15 minutos. Despeje del evento: 30 minutos”</p> <p>Podría suceder que el despeje del evento tarde más de 30 minutos por física imposibilidad de retirarlo dentro de ese tiempo (depende de la magnitud y complejidad del evento). Se solicita a</p>	Se debe dar aplicación a lo establecido en el Apéndice Técnico 2.	Apéndice 4 Indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio. Capítulo 3 Indicadores.	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				la ANI contemplar e incluir exclusión al castigo en caso de ocurrencia de dicha situación.			
91.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 5.4.8 Obligaciones del Concesionario respecto del SICC</p> <p>“.....El incumplimiento oportuno de la obligación de entrega de la nueva versión del software y de la documentación correspondiente dará lugar a la aplicación al Concesionario de la multa prevista en la sección 6.1(a)(xii) de la Parte Especial del Contrato.”</p> <p>Se solicita a la ANI, revisar y corregir la referencia a la Parte Especial, puesto que no existe la Sección 6.1 (a) (xii).</p>	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice 4 Indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio. Capítulo 5 Registro y procesamiento de resultados: SICC	Técnica Parte específica Alcance y Especificaciones técnicas Alcance de las intervenciones
92.	CONEXIÓN PACÍFICO 1 EP PSF CONCESIÓN SINIFANÁ (ODINSA)	correo electrónica	VJ-VE-IP-LP-007-2013	<p>Numeral 2.1 Entrega y revisión, literal (a), menciona que "Dentro de los treinta (30) Días siguientes a la Fecha del Acta de Inicio, el Concesionario deberá presentar un Plan de Obras detallado de las Intervenciones del Proyecto...."</p> <p>En el Numeral 2.2 Contenido mínimo se solicita:</p> <p>(a) En general, el Plan de Obras deberá contener el cronograma de las Intervenciones del Proyecto durante la Fase de Construcción, indicando el recurso humano y maquinaria que se utilizarán en las mismas.</p> <p>(b) Este documento deberá incluir la relación de todos los ítems de obra de cada Intervención con sus precedencias, tiempos de ejecución, recursos de personal y requerimientos de equipos, desagregada para cada Unidad Funcional y consolidada para toda la Fase de Construcción. En todo caso, el Plan de Obras no podrá contradecir lo establecido en el Contrato y/o sus Especificaciones Técnicas.</p> <p>(c) Adicionalmente, el Plan de Obras deberá contener:</p> <p>(i) El desglose de los frentes de trabajo en cada Unidad Funcional.</p> <p>(ii) El volumen de obra a ejecutarse por semana.</p> <p>(iii) Fechas por Unidad Funcional e Intervención.</p> <p>(iv) La descripción detallada del personal, detallando su cargo, especialidad y frente donde laborará.</p>	Se modificó mediante Adenda No. 13.		TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				<p>(v) La identificación del responsable dentro de la organización para cada Intervención.</p> <p>(vi) La identificación de la maquinaria a ser utilizada, referenciando sus características, descripción, cantidades y ubicación de cada frente de trabajo, con su respectiva programación. Así también, se deberá indicar la disponibilidad de los equipos en obra.</p> <p>(vii) La descripción de todas las instalaciones que se utilizarán para la ejecución de las Intervenciones, indicando su ubicación, número y duración –de no ser permanentes-.</p> <p>Teniendo en cuenta que el Plan de Obras detallado debe partir de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico definitivos y de sus correspondientes cantidades de obra, no se entiende la exigencia de entregarlo dentro de los treinta (30) días siguientes al Acta de Inicio, cuando no se tiene toda la información para elaborarlo, y más aún, cuando existe la posibilidad de que el Concesionario sea multado como se establece en el literal (d) del Numeral 6.1 de la Parte Especial “Por no cumplir con la entrega del Plan de Obras o con las condiciones para su elaboración y presentación... . Igualmente, el literal (e) del Numeral 6.1 de la Parte Especial, prevé la multa por el incumplimiento del Plan de Obras, por lo que no es conveniente elaborarlo de forma apresurada y con información preliminar que puede estar incompleta.</p> <p>Se solicita/sugiere a la ANI modificar el plazo de presentación del Plan de Obras, así: “Dentro de los 30 días siguientes a la obtención de la no objeción de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico, y de los Estudios de Detalle de la primera Unidad Funcional a acometer,</p>			
93.	EP AUTOPISTAS CONEXIÓN ANTIOQUIA PACÍFICO	correo electrónico 21-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Solicita se comunique la fecha en que serán entregados al concesionario los tramos que están siendo intervenidos actualmente, así como el estado en el que se encuentran las obras, sobre los que versan los contratos que se señalan a continuación ya que en el pliego se indica que no serán responsabilidad del concesionario hasta el momento en el que se firme el Acta de Liquidación de los respectivos contratos: 203-2008 CONSTRUCCIÓN SEGUNDA CALZADA ANCON SUR -PRIMAVERA. 541-2012 CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA	Los contratos que están siendo ejecutados por el Invias en el corredor del proyecto poseen plazos contractuales definidos en sus propios términos. El contrato 203 de 2008 próximo a liquidarse en el presente año, contrato 541 de 2012 plazo contractual. Por lo tanto es necesario se tenga en cuenta el plazo contractual	Parte especial 3.5.	TÉCNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				CALZADA PRIMAVERA (PR95+000) - CAMILO CÉ (PR81+900) EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA (INCLUYE GESTIÓN SOCIAL, PREDIAL, AMBIENTAL DEL PROYECTO.) 1791-2012 MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA LA MANSO - PRIMAVERA, SECTOR CIUDAD BOLÍVAR - CAMILO CÉ, TURA 60, TRAMO 6003, DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.			
94.	EP AUTOPISTAS CONEXIÓN ANTIOQUIA PACÍFICO	correo electrónico 21-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Se solicita una estimación o cantidad orientativa y/o histórica del combustible empleado por las patrullas de policía.	Las especificaciones de los equipos que utilizará la Policía de Carreteras, están definidos en las especificaciones técnicas; adicionalmente, el concesionario celebrará un protocolo en donde establecerá los mecanismos para el manejo y uso necesarios.		TÉCNICA
95.	EP SAC VT	2014-409-002032-2 20-ENE-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Confirmar que en los sitios que se presenten inestabilidades de los taludes y/o el terreno, no se exigirá el cumplimiento de los indicadores	Será obligación del concesionario realizar las diferentes actividades, para que se le dé cumplimiento a los indicadores pactados en el apéndice técnico 4. Adicional se encuentra enunciado en el apéndice técnico 4 en su numeral 7. INDICADORES, EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD, Y MANTENIMIENTO PROGRAMADO, subnumeral 7.1 Eventos Eximentes se indica en qué casos no se medirán indicadores y el procedimiento efectuado. Todo esto reflejado por caso de eventos eximentes de responsabilidad identificados en el contrato parte general 14.2 Evento Eximente de Responsabilidad.	APÉNDICE TÉCNICO 4 - INDICADORES	TÉCNICA
96.	EP SAC VT	2014-409-002032-2 20-ENE-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	Corregir las unidades y precios de los ítems señalados en la Tabla 2 Ítems de Obra para Túnel, en el sentido que las excavaciones se deben reconocer por m3 y no por ml, de forma independiente al sostenimiento y revestimiento que sí debe ser por ml.	No procede la corrección. Los precios unitarios incluidos en la tabla incluyen todas las labores necesarias para la excavación, sostenimiento y revestimiento por metro lineal para cada tipo de terreno	ANEXO 1 CONTRATO PARTE ESPECIAL	TÉCNICA
97.	GRAÑA Y MONTERO	2014-409-002493-2 21-ENERO-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En la intersección con el camino a Jericó mencionada en la tabla 3 (página 6) del apéndice técnico 1 se establece lo siguiente: UF2; Puente Iglesias - Túnel Mulatos; Puente Iglesias (K15+300, X=1.151.614, Y=1.136.344); K35 + 080(1.137.727; 1.146.592); 19.8; Construcción de doble calzada; Incluye intercambiador a desnivel a Jericó. Por lo tanto, amablemente solicitamos nos confirme que existen y están disponibles los estudios básicos y el expediente técnico correspondientes a este intercambiador.	Es responsabilidad del concesionario realizar los estudios técnicos complementarios que le permitan evaluar correctamente las obras a realizar para la construcción de este intercambiador, con base en la información existente en el cuarto de datos del proyecto.	Apéndice Técnico 1 Tabla 3 - Unidades Funcionales del Proyecto	Técnica
98.	OHL CONCESIONES	2014-409-002157-2, 2014-409-003193-2 20 y 24-ENERO-2014 y correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el apartado 3.3.1 del apéndice 2 se indica que el Concesionario deberá operar las vías según los niveles de servicio mínimo para la etapa preoperativa desde 3 meses después del Acta de Inicio hasta el fin de la Unidad Funcional (Etapas definidas en el apartado 2.5 del Capítulo 2 de la Parte General del Contrato como Fase de Preconstrucción y Fase de	Se modificó mediante Adenda	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.1 Operación en etapa preoperativa Contrato: Parte	Técnica: Pliegos Plazos y términos del proceso

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Construcción). Se solicita aclarar el plazo durante el cual aplicarán los niveles preoperativos en aquellos sectores sobre los que sólo se realizará por parte del Concesionario Operación y Mantenimiento (no existirá Fase de Preconstrucción ni de Construcción). Los plazos detallados en el apartado 5.2 del capítulo 5 de la Parte Especial hacen referencia a la Unidad Funcional al completo y no a los sectores de manera individual. Se solicita sean definidos estos plazos estimativos por sector.		General Capítulo 2. Aspectos generales del Contrato 2.5 Etapas de Ejecución Contractual Contrato: Parte Especial Capítulo 5. Etapa preoperativa 5.2 Programación de las obras	
99.	OHL CONCESIONES	2014-409-002157-2, 2014-409-003193-2 20 y 24-ENERO-2014 y correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Se solicita la publicación del documento Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras citado en el punto 3.3.9 del Apéndice 2. De igual modo se solicita se aclare si será obligación del Concesionario la reposición de todos los equipos detallados, al final de su vida útil, durante el periodo del Contrato. Se entiende que este protocolo se detalla en el mencionado Anexo.	El procedimiento para la coordinación con la Policía de Carreteras se modificó mediante Adenda en la cual se indica que es necesario establecer un protocolo con objeto de que la Policía de Carreteras pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI.	Apéndice 2 3 Operación del proyecto 3.3.9 Policía de Carreteras 7 Anexos Anexo 1: Convenio ANI-Policía de Carreteras	Técnica: Contrato estándar Obligaciones del Concesionario Generalidades
100.	OHL CONCESIONES	2014-409-002157-2, 2014-409-003193-2 20 y 24-ENERO-2014 y correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013	Si bien en el punto 2.1 del Apéndice 2 se describe como uno de los Servicios de carácter obligatorio el: "Pago de peaje con tarjeta o Telepeaje", en el siguiente punto 3.3.4.3 se indica que "se consideran" 3 modalidades de cobro pero no queda especificado cuál de estas modalidades será estrictamente obligatoria. Se solicita se defina qué sistemas de cobro de peaje es obligatorio implantar: -Manual -Pago con tarjeta de crédito/débito -Pago con tarjeta de aproximación -Pago mediante telepeaje	Este tema se modificó mediante Adendas No. 13 y 11 respectivamente.	Apéndice 2. 2 Servicios a cargo del Concesionario 3. Operación del Proyecto	Técnica: Contrato estándar Obligaciones del Concesionario
101.	CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACIFICO 2 (INFRACON - ACCIONA)	2014-409-003467-2 27-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Solicitamos definir en detalle las especificaciones técnicas de los equipos que se deben entregar a la Policía de Carreteras indicadas en el numeral 3.3.9, especialmente en lo relacionado con vehículos, radares, alcoholosensores, tableros, dotación y equipos para investigación de accidentes de tránsito y señalización vial, considerando que existe una amplia gama de equipos que podrían cumplir la descripción que aparece en el pliego de condiciones.	En el cuarto de Datos de los Proyectos de cuarta generación de concesiones se incluyó un archivo denominado Fichas Policía de Carreteras/ en donde se incluyen las especificaciones técnicas de cada uno de los elementos, enviada por la Policía de Carreteras.	Apéndice Técnico 2 OBLIGACIONES PARTICULARES DE OPERACIÓN numeral 3.3. Policía de Carreteras.	TECNICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
102.	CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACIFICO 2 (INFRACON - ACCIONA)	2014-409-003467-2 27-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Hay una incoherencia entre las tablas de tipos de intervención en la UF5 en los dos documentos (en la tabla 3 del Ap Técnico 1 la actuación es de O&M, mientras que en la tabla del apartado 3.3 de la Parte Especial la intervención en la UF5 es de Rehabilitación. En el caso de que no se consideren actuaciones previas de rehabilitación del tramo UF5 más allá de una pequeña puesta a punto: debemos asumir que la UF5 es una vía de bajas especificaciones como indica la Tabla 1?	La unidad funcional 5 de la concesión Pacífico 2, de acuerdo con lo incluido en el cuarto de datos, Apéndice Técnico 1 y demás documentos técnicos corresponde a una vía de nacional de bajas especificaciones, la cual deberá rehabilitarse, operarse y mantenerse de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 1.	Apéndice Técnico 1 ALCANCE DE PROYECTO 2.2 Vías existentes comprendidas en el Proyecto-Tabla 2.4 Unidades Funcionales del Proyecto-Tabla 3 PARTE ESPECIAL 3.3- Tabla	TECNICA
103.	CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACIFICO 2 (INFRACON - ACCIONA)	2014-409-003467-2 27-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	En el apéndice técnico 2 y 4. No hay diferencia en las exigencias de los indicadores para los dos tipos de vías: Unidades funcionales 2 a 4 -> Vía nueva, pavimentada de altas especificaciones. UF5 -> vía existente de bajas especificaciones. Para poder cumplir con las exigencias de las tablas de indicadores y prever las actuaciones necesarias iniciales se necesitarán: proyectos reales de las actuaciones actuales en la vía y estudio actualizado del estado actual.	En la versión del Apéndice Técnico 4, publicada mediante Adenda No. 11, se establecieron valores diferentes para cumplimiento teniendo en cuenta el nivel de intervenciones que desarrollará el concesionario en el tramo.	APÉNDICE TECNICO 2-Tabla 1 - Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa APÉNDICE TÉCNICO 4-Tabla 1 – Indicadores de Vías y Puentes	TECNICA
104.	CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACIFICO 2 (INFRACON - ACCIONA)	2014-409-003467-2 27-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Alcance de operación en UF 5 durante etapa Preoperativa: Al no haber ninguna actuación previa en la unidad funcional 5, debemos entender que se comienza directamente a operar en la etapa de Operación y Mantenimiento en esta unidad? Eso quiere decir, que no se tendrá obligación de operación hasta el acta de finalización de las obras de las otras 4 unidades?	Su observación no procede toda vez que el alcance para esta unidad funcional de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 es de Rehabilitación, Operación y mantenimiento; para lo cual, el futuro concesionario posee un plazo estimado de 360 días de acuerdo con lo expresado en el numeral 5.3 de la Parte Especial.	APÉNDICE TÉCNICO 2- 3.3.1	TECNICA
105.	CONCESIONARIA EUROLAT CONEXIÓN PACIFICO 2 (INFRACON - ACCIONA)	2014-409-003467-2 27-ene-2014 correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-008-2013	Existen disposiciones que definan o condicionen la localización geográfica específica de los nuevos peajes de la concesión?	Se está realizando el trámite de resolución de peajes, 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.	Apéndice Técnico 2.	Técnica
106.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Los plazos establecidos para los Estudios de Trazado y Diseño así como los Estudios de Detalle (210 días) son extremadamente cortos, en especial para obras de gran complejidad como túneles y viaductos. Por lo tanto, sugerimos que este plazo sea ampliado a 360 días. Así mismo, sugerimos modificar las Condiciones Precedentes para el Inicio de la Fase de Construcción que estipulan que estos diseños no deben estar objetados para <u>todas</u>	Su observación no procede dado que el tiempo estimado es adecuado para cumplir con los requerimientos exigidos.	Proyecto Contrato. Parte General. 4.4 (a) y 6.1 (a) y Proyecto Contrato. Parte General. (b)	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				las Unidades Funcionales, sino solamente para las Unidades Funcionales cuyas Intervenciones inician primero de acuerdo al Plan de Obra.			
107.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Se prevé que el Concesionario recibirá la sección existente entre Bolombolo PR48 y Camilo Cé PR82. Sin embargo, se entiende que entre estos dos puntos el proyecto consiste en una carretera completamente nueva. Por lo tanto no son claras las obligaciones del Concesionario frente a la sección existente, ya que claramente ésta no debería ser objeto de las mismas especificaciones de Operación y Mantenimiento que aquellas que aplican en los Apéndices Técnicos 2 y 4 para los tramos nuevos.	Su apreciación es correcta en el sentido de tener diferentes obligaciones de nivel de servicio de las vías existentes que deben ser objeto de mantenimiento y operación en la etapa preoperativa. En la etapa de operación la vía nueva entre Bolombolo y Camilo C será objeto de aplicación de los indicadores descritos en el Apéndice Técnico 4 para la etapa preoperativa se debe dar cumplimiento a lo establecido en el Apéndice Técnico 2 para la vía existente.	Contrato Parte Especial Artículo 3.5 b)	Técnico
108.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Es necesario incluir en la Tabla 1 la referencia a la UF3	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Proyecto Contrato Parte Especial Artículo 5.2.(b)	Técnica
109.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Si bien el Concesionario está dispuesto a hacer todo lo posible para realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad, el Índice de Mortalidad no puede ser un Indicador ya que éste no es responsabilidad total por el Concesionario y está sujeto a múltiples factores fuera de su control (mantenimiento de los vehículos, responsabilidad del conductor, tipo de vehículo). Adicionalmente, como se estipula en el numeral 5.2.2.8.4 del Apéndice Técnico 8, el Concesionario desarrollará campañas, programas y convenciones para fomentar la Seguridad Vial y colaborará en la gestión de ésta con instituciones como el Fondo de Prevención Vial, la Policía de Carreteras y las Secretarías de Tránsito. Por estas razones, sugerimos eliminar este Indicador de la lista de Indicadores.	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice Técnico 2. Tabla 6 y 3.3.7	Técnica
110.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	La lista de estos equipos está compuesta por equipos muy específicos. El Concesionario debería tener la libertad de escoger sus equipos ya que el desempeño no se mide por los medios disponibles sino por el resultado. Por lo tanto, esta lista deber ser suprimida o reducida notablemente. Así mismo, el remplazo de los equipos debería ser una decisión del Concesionario y una obligación contractual. El desempeño no se mide por los medios disponibles sino por el resultado.	La observación no procede dado que el concesionario deberá cumplir con todos los requerimientos necesarios para cumplir con lo descrito en los apéndices y anexos del contrato.	Apéndice Técnico 2 3.3.3.1.2	Técnica
111.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En la práctica internacional, el Concesionario garantiza poner en condiciones de seguridad el lugar del incidente solamente. La responsabilidad de la asistencia médica debe quedarse con el	Su observación no procede dado que el concesionario deberá cumplir con todos los requerimientos necesarios para cumplir con lo descrito en los apéndices y anexos del contrato.	Apéndice Técnico 2 3.3.3.1.4	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				Estado, ya que es de su competencia y sólo éste puede asumir los riesgos que conlleva. En caso de que la responsabilidad de los primeros auxilios sea del Concesionario, el equipo de respuesta deberá estar compuesto por dos auxiliares de enfermería o de urgencias médicas y no de un médico.			
112.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	"Desde el inicio de la concesión, el Concesionario deberá ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción" Favor confirmar que esto sólo aplica a Unidades Funcionales existentes.	El requerimiento incluido en el Apéndice Técnico 4, solo aplica para las vías existentes que serán entregadas de acuerdo con lo establecido en la Parte Especial del Contrato, numeral 3.5.	Apéndice Técnico 2 3.3.10.1	Técnica
113.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Si bien el Concesionario está dispuesto a hacer todo lo posible para realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad, el Índice de Mortalidad no puede ser un Indicador ya que éste no es responsabilidad total por el Concesionario y está sujeto a múltiples factores fuera de su control (mantenimiento de los vehículos, responsabilidad del conductor, tipo de vehículo). Adicionalmente, como se estipula en el numeral 5.2.2.8.4 del Apéndice Técnico 8, el Concesionario desarrollará campañas, programas y convenciones para fomentar la Seguridad Vial y colaborará en la gestión de ésta con instituciones como el Fondo de Prevención Vial, la Policía de Carreteras y las Secretarías de Tránsito. Por estas razones, sugerimos eliminar este Indicador de la lista de Indicadores.	Se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice Técnico 4 Tabla 1	Técnica
114.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	El valor de aceptación de este indicador no está claro. Favor explicar a que corresponde el valor puntual (área afectada menos o igual a 1%)	No es posible dar respuesta, ya que no se precisa cuál es el indicador de un total de 23.	Apéndice Técnico 4 Tabla 1	Técnica
115.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Este indicador debería ser medido no por la longitud de la retención sino por la disponibilidad de la vía (tiempo de cierre, longitud de cierre)	No es posible dar respuesta, ya que no se precisa cuál es el indicador de un total de 23.	Apéndice Técnico 4 Tabla 1	Técnica
116.	VINCC PACÍFICO 1 (VINCI - CONCRETO)	correo electrónico 27-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	El valor de aceptación de este criterio no es claro. El Concesionario no entiende porque se utiliza como factor de medición la mitad del número de carriles.	No es posible dar respuesta, ya que no se precisa cuál es el indicador de un total de 23.	Apéndice Técnico 4 Tabla 1	Técnica
117.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-003435-2 27-ENERO-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	"Las casetas de peaje semiautomáticas deberán permitir el cobro del peaje por tarjetas de aproximación y por las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país" Así como el pago con las tarjetas de aproximación (prepagado) resulta inmediato	Este requerimiento se modificó mediante Adenda No. 13.	Apéndice Técnico 2 numeral 3.3.4.3. Tecnología de	Técnica

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				¿Existe claridad de las demoras que se derivan de las transacciones bancarias asociadas a la aceptación de tarjetas de débito y crédito generalmente aceptadas en el país en las vías semiautomáticas de las Estaciones de Peaje? En Colombia, la autorización del banco es necesaria para aceptar el pago a través de estos medios, lo que perjudica la explotación del proyecto en lo que a formación de colas se refiere.		Cobro y Control del Tráfico	
118.	EP SAC VT (CONCESIA)	2014-409-003435-2 27-ENERO-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	En cuanto a la forma de pago del usuario en las vías automáticas, se puede leer e la sección que se observa "(...) <i>permitir el cobro de peaje (1) a la cuenta débito del Usuario en el Concesionario, así como permitir (2) el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar.</i> " Por favor confirmar que ambos supuestos corresponden a (1) prepago y (2) postpago y que, siendo así, el concesionario debe proveerse de un back office capaz de atender ambas modalidades de pago para gestionar los cobros	Este tema se modificó mediante Adenda No. 13. El concesionario debe disponer de los equipos mínimos requeridos para el cumplimiento de lo establecido en el Apéndice Técnico 2 y el cumplimiento de los indicadores de servicio incluidos en el Apéndice Técnico 4.	Apéndice Técnico 2 numeral 3.3.4.3. Tecnología de Cobro y Control del Tráfico	Técnica
119.	EP CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. y A.I.A. S.A.	correo electrónico 28-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	INDICADORES - Indicador Índice de mortalidad, identificador O1: El concepto "Indicador de Mortalidad" presenta un mecanismo que casi supone la automática declaración de culpa del Concesionario, sin opción de defensa, por aceptar que su pago de una vigencia contractual sea afectada por un evento tan catastrófico como el de la muerte de un usuario. Qué pasa si el Concesionario no es el responsable de tal evento? Algunos ejemplos: conducir bajo efecto de alcohol, incumplimiento de la señalización, excesos de velocidad, incumplimiento del código de la carretera, vehículos no aptos para circular, accidentes provocados por condiciones climáticas especiales en las cuales el usuario por no estar capacitado o por conducción riesgosa incurrió en un accidente mortal, otros factores humanos, etc... Lo que pretendemos indicar es que nunca podrá ser afectado el Concesionario por eventos ajenos a su control, es decir, no debe existir un valor de aceptación que afecte el resultado de la fórmula de pago. Entendemos que el indicador O1 tiene como objetivo fomentar un comportamiento proactivo del Concesionario para con la seguridad vial, por lo que estamos disponibles para diseñar	El indicador de Mortalidad, se modificó mediante adenda No. 13, en el cual se le da un sentido diferente al establecido en la primera versión del Apéndice Técnico 4.	APENDICE TECNICO 2	TECNICA Y JURIDICA

No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				un mecanismo alternativo sin perder enfoque con el objetivo. Por ejemplo: - Creemos que debería existir un indicador para la detención de zonas llamadas "puntos negros" entendiéndose como tales que tengan un determinado (a definir) nivel de accidentalidad cuyas causas deberían ser motivo de estudio de mejora por mecanismo a definir.			
120.	EP CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. y A.I.A. S.A.	correo electrónico 28-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Cuál es la cantidad de efectivos policiales (policía de carreteras) reales que se deben considerar en la propuesta? Dentro de la totalidad de efectivos, se encuentran incluidos los subintendentes a intendentes jefes y los subintendentes a mayores?	En el Apéndice Técnico 2, modificado mediante Adenda No. 13 se define con claridad el número de efectivos policiales requeridos por la Policía de Carreteras con sus respectivos rangos para las dos etapas de la concesión: preoperativa y operativa.	APENDICE TECNICO 2	TECNICA
121.	EP CINTRA INFRAESTRUCTURAS COLOMBIA S.A.S. y A.I.A. S.A.	correo electrónico 28-enero-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Con respecto a los vehículos a entregar a la Policía de Carreteras, la totalidad de estas unidades deberán circular permanentemente y durante las 24 horas del día de manera simultánea? O el concesionario puede optimizar dichos equipos por turnos?	Mediante el establecimiento del "Protocolo de Coordinación" que debe celebrar el concesionario con la Policía de carreteras, se podrá acordar la necesidad, frecuencia y demás actividades requerida por la autoridad y el concesionario como lo establece el Apéndice Técnico 2 de la versión de Adenda No. 13.	APENDICE TECNICO 2	TECNICA
122.	LA PREVISORA SEGUROS (KAREN PAOLA LÉON . ESPECIALISTA GERENCIA DE SEGUROS PATRIMONIALES & VIDA)	correo electrónico 27-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	SOLICITUD ACLARACION AJUSTE VALORES ASEGURADOS POLIZAS Buen día, con relación al tema en asunto, atentamente solicitamos nos puedan informar las razones técnicas , matemáticas, entre otras, por las cuales se disminuyeron considerablemente los valores asegurados de las pólizas de estos proyectos de cuarta generación.	La Agencia Nacional de Infraestructura determinó efectuar una optimización del esquema de seguros que amparará los riesgos de la cuarta generación de concesiones en cada uno de los proyectos que la componen. La mencionada optimización consistió, en cuanto a la garantía de cumplimiento, en articular los valores asegurados del amparo de cumplimiento propiamente dicho con las fórmulas de terminación del contrato, de manera que se garantice en todos los casos el pago de las multas y la cláusula penal cuando a ello haya lugar. De otro lado, en lo relacionado con el amparo de estabilidad de las obras se ajustaron los valores y vigencias de los mismos para evitar que se cruzaran las vigencias de los amparos de cumplimiento. Todos estos cambios fueron identificados por la ANI con base en las observaciones presentadas por los diferentes precalificados en cada proyecto.	Pliego de Condiciones 1.4.33	SEGUROS
123.	INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA (SOLARTE)	correo electrónico 25-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Numeral 7.1.d Generalidades de la Gestión Predial: ¿Es correcto nuestro entendido en el sentido de que para iniciar las intervenciones en una UF los predios "necesarios para la ejecución de la respectiva Unidad", hacen referencia a los que	El numeral 7.1. d es claro en manifestar que para iniciar las intervenciones en una unidad funcional, el concesionario debe haber adquirido o tener disponible el 40% de la longitud efectiva de la UF, ya sea por adquisición o por disponibilidad.	Minuta Contrato Parte General	PREDIAL



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



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
				integran el ancho necesario para la ejecución de las obras en la vía, pudiéndose después de iniciada la intervención, emprenderse la adquisición de los que hacen parte de las fajas de retiro forzoso (ancho mínimo de corredor del proyecto en el anexo técnico)?			
124.	INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA (SOLARTE)	correo electrónico 25-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Numeral 4.2 (e) - General - Plan de Adquisición de Predios: En el Contrato General se establece que el plazo para adquisición de predios se fija en el Apéndice Técnico 7. Sin embargo encontramos referencia a esta obligación en esta Parte Especial, fijando el plazo de entrega en 30 días desde el Acta de Inicio. En primer lugar queremos que aclaren si el plazo se establece en el Apéndice Técnico No. 7 o en esta parte Especial, y en segundo lugar, no se entiende como se pretende que el Concesionario entregue un Plan de Adquisición de Predios, cuando el insumo principal para este efecto (Diseño Geométrico) estará listo en el mes 7 de ejecución del contrato. Favor aclarar este aparte.	El anexo técnico 7 predial establece en el numeral 4.1 (a) que en los mismos plazos previstos en la sección 6.1 (a) de la parte general del contrato para la entrega de la documentación que hace parte de los estudios de trazado y diseño geométrico, se debe entregar el plan de adquisición de predios. El numeral 6.1 (a) del contrato parte general establece que el concesionario deberá haber elaborado y entregado al interventor los estudios de trazado y diseño geométrico para todas las unidades funcionales, cumpliendo con las especificaciones técnicas dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la fecha de inicio.	Minuta Parte Especial	PREDIAL
125.	INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA (SOLARTE)	correo electrónico 25-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Numeral 4.5 (a) I. Plan de Adquisición de Predios: Para poder realizar un Plan de Adquisición de Obras que se ajuste a la realidad, se requiere tener aprobado el diseño Geométrico del Proyecto, lo cual sucederá según los documentos contractuales a los 300 días de ejecución, según los plazos establecidos en los numerales 6.1, 6.2 y 6.3 de la Minuta General, por lo que consideramos inviable la entrega de este Plan a los 30 días de Iniciado el contrato como lo establece este numeral. Sugerimos que los 30 días referidos deben contarse a partir de la NO objeción del interventor del Diseño Geométrico elaborado por el Concesionario.	El anexo técnico 7 predial establece en el numeral 4.1 (a) que en los mismos plazos previstos en la sección 6.1 (a) de la parte general del contrato para la entrega de la documentación que hace parte de los estudios de trazado y diseño geométrico, se debe entregar el plan de adquisición de predios. El numeral 6.1 (a) del contrato parte general establece que el concesionario deberá haber elaborado y entregado al interventor los estudios de trazado y diseño geométrico para todas las unidades funcionales, cumpliendo con las especificaciones técnicas dentro de los doscientos diez (210) días siguientes a la fecha de inicio.	Minuta Parte Especial	PREDIAL
126.	STRABAG AG - CONCA Y S.A.	correo electrónico 26-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-007-2013	Predios para compensaciones ambientales Solicitamos confirmar que en caso de requerir predios para poder efectuar las compensaciones ambientales el costo de estos será con cargo a la Subcuenta Predios	De conformidad con el numeral 3.14 (f) (ii), los recursos disponibles en la subcuenta predios se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos que se tienen previstos en la sección 7.2 (a), la cual establece que serán utilizados única y exclusivamente para los pagos a los propietarios de los predios y aplicación del plan de compensaciones socioeconómicas	N/A	PREDIAL
127.	Javier Octavio Junca Pelaez - Gerente Segmento Construcción y Transporte	correo electrónico 28-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	1. Solución de Controversias: Nos gustaría saber las razones por las cuales se modificó el alcance del amigable componedor y del tribunal de arbitramento. Considerábamos muy positivo que la decisión del amigable componedor fuera vinculante, y que solo pudiera ser revisada por	Se informa al observante que mediante adenda se aclararán las circunstancias bajo las cuales podrá conocer el tribunal las decisiones del amigable componedor	Minuta de Contrato	JURÍDICA



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



No.	Presenta la Observación	Radicado	LICITACIONES A LAS QUE APLICA LA OBSERVACIÓN	Observación Realizada	RESPUESTA ANI	Documento o Sección que se observa	TIPO OBSERVACIÓN
	Dirección de Segmentos Empresas y Gobierno BANCOLOMBIA S.A.			el tribunal de arbitramento por temas de forma y casos específicos, por tal razón agradecemos nos indiquen las razones para el cambio de posición y redacción del contrato en este tema.			
128.	Javier Octavio Junca Pelaez - Gerente Segmento Construcción y Transporte Dirección de Segmentos Empresas y Gobierno BANCOLOMBIA S.A.	correo electrónico 28-marzo-2014	VJ-VE-IP-LP-006-2013, VJ-VE-IP-LP-007-2013, VJ-VE-IP-LP-008-2013, VJ-VE-IP-LP-009-2013	7. Toma de Posesión: Consideramos importante insistir en la importancia de incluir dentro del procedimiento de entrada del nuevo concesionario, un procedimiento para la renegociación de los cronogramas de obra y entrega de unidades funcionales, lo anterior con el propósito de que para los financiadores sea viable conseguir un nuevo concesionario que entre a terminar la obra sabiendo que no entrará incumplido sino que tendrá un espacio para regularizar el estado del contrato y cumplir con un nuevo cronograma negociado con la ANI.	No se acepta su solicitud. La Sección 3.12(e)(i) establece que el Concesionario saliente deberá seguir ejecutando las Intervenciones iniciadas y únicamente aquellas cuya terminación la ANI estime, conforme al Plan de Obras, que deben ser ejecutadas en menos de ciento ochenta (180) Días contados a partir de la fecha de dicha Notificación Para Toma o Notificación Derecho de Toma. Con esto se busca que no haya necesidad de modificar el Plan de Obras, ya que el nuevo Concesionario deberá ejecutar las intervenciones que no se encuentran atrasadas o en riesgo de atrasarse. Adicional a lo anterior, se debe tener en cuenta que el nuevo Concesionario no entra incumplido ya que a éste no se le generarán nuevas multas, hasta que se cumpla uno de los supuestos establecidos en la Sección 3.12(e)(viii).	Minuta de Contrato	JURÍDICA

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

Proyectó: Estructurador APP Proyectos de Prosperidad
Aprobó Tema de Seguros: Iván M. Fierro S. / Gerente de Proyecto Vicepresidencia de Estructuración
Revisó Tema Predial: Dilver Pintor Peralta / Gerencia Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Aprobó Tema Predial: Edgar Chacón Hartmann – Gerente Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Revisó Tema Social: Maola Barrios Arrieta / GIT Ambiental y Social / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno
Aprobó Tema ambiental: Fernando Iregui Mejía / Gerente Social y Ambiental / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno

Revisó Tema técnico: Gabriel Alejandro Jiménez – Vicepresidencia de Estructuración
Rafael Francisco Gómez Jiménez – Vicepresidencia de Estructuración
Alex Samuel Wihiler Bautista – Vicepresidencia de Estructuración
Aprobó Tema técnico Juan Carlos Rengifo – Gerente de Proyecto Vicepresidencia Estructuración
Revisó Tema jurídico: Clara María Plazas - Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica
Aprobó Tema jurídico: Diana P. Bernal P. - Gerente Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica