

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

**PROCESO DE SELECCIÓN LICITACIÓN PÚBLICA N° VJ-VE-LP-001-2017**

En Bogotá D.C., a los seis (06) días del mes de marzo de 2017, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente documento se permite dar respuesta a las observaciones presentadas al proyecto de pliego de condiciones del proceso No. VJ-VE-LP-001-2017, en los siguientes términos:

No.	Nombre/Empresa que Pregunta	Observación Realizada	Área	Respuesta de la Agencia
1	Manuel Arias Molano - DIRECTOR EJECUTIVO CPITVC mediante correo electrónico del 13/02/2017	<p>MANUEL ARIAS MOLANO, identificado con cédula de ciudadanía No. 6749181, en calidad de Director Ejecutivo del CONSEJO PROFESIONAL DE INGENIERÍA DE TRANSPORTE Y VÍAS DE COLOMBIA(CPITVC), en forma comedida me permito recurrir a su buen criterio profesional y solicitarle a nombre de la Ingeniería de Transporte y Vías, que los profesionales en esa área de la Ingeniería Civil, sean tenidos en cuenta dentro de los trabajos a realizar en el proyecto sobre los ferrocarriles en Colombia, especialmente dentro del proceso licitatorio que ustedes han publicado en el SECOP y que a la letra dice:</p> <p>"REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA - CHIRIGUANÁ Y BOGOTÁ - BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APENDICESTECNICOS, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA, OPERACIÓN Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES".</p> <p>Lo anterior lo sustento en lo establecido en la Ley 33 de 1989 "Por la cual se reglamenta el Ejercicio Profesional de los Ingenieros de Transporte y Vías..." y por la Resolución 158 del 2007, "Por la cual se establece el alcance del ejercicio Profesional de los Ingenieros de Transporte y Vías" desarrollada por este CPITVC, dentro de las competencias de vigilancia y Control para el correcto Ejercicio Profesional, la que le presento en archivo adjunto, para su análisis y se dé su aplicación y evitar quejas y reclamos de ingenieros de esa Especialidad, al ser en determinado momento excluidos en trabajos de Vías Férreas tan importantes en el país para el desarrollo de una infraestructura vial competitiva.</p>	Técnica	La entidad considera válida la observación, con lo cual ajustó el Anexo 4A Apéndice Técnico Dorada y Anexo 4B Apéndice Técnico Belencito, en los numerales 3.3.2

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

2	<p>Maria Fernanda BERNAL AWEX Bogotá mediante radicado No. 2017-409- 0165442 del 16/02/2017</p> <p>EMBAJADA DE BÉLGICA</p>	<p>Hay una empresa belga que participará de la licitación pública No. VJ-VE-LP-001-2017. Esta empresa va a asociarse con varias empresas para formar un grupo sólido. ¿Podrían por favor aclararnos sobre el procedimiento para el RUP mencionado en la licitación?</p> <p>Según la Ley 1150 de 2007 todas las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras domiciliadas o con sucursal en Colombia que aspiren a celebrar contratos con las entidades estatales, se inscribirán en el Registro Único de Proponentes del Registro Único Empresarial de la cámara de comercio con jurisdicción en su domicilio principal.</p> <p>Las preguntas son las siguientes:</p> <p>1. ¿Si se forma una Unión Temporal para participar de la licitación, qué estructura o razón social se debe poner en el RUP? Joint Venture o la de cada empresa separada?</p> <p>2. En el caso de la empresa belga que es una empresa extranjera sin domicilio en Colombia), se requiere de un RUP? Porque en el extracto de la ley dice: personas jurídicas extranjeras domiciliadas o con sucursal en Colombia... ¿esto significa que, para participar en una licitación de una entidad gubernamental, se debe estar necesariamente constituido en Colombia? ¿O sólo si se gana la licitación debes estar constituido en el país, pero para participar de la licitación no es necesario?</p> <p>3. Uno de los otros participantes del Joint Venture es belga también, pero tiene un registro en la Cámara de Comercio de Cali, normalmente esta Cámara también tiene la opción del RUP? Gracias por su atención.</p>	Jurídica Estructuración	<p>1. tal y como el pliego o establece en atención a lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, la Agencia en relación con los proponentes o integrantes de figura asociativa obligados a inscribirse en el RUP, verificará la acreditación y cumplimiento de los requisitos habilitantes a través de la información que conste en el Registro Único de proponentes RUP, y verificará la información adicional que no deba constar en el RUP, mediante la presentación de los documentos de acreditación necesarios. Para su observación en particular, cada uno de los integrantes de la unión temporal deberá acreditar el RUP si está obligado a tenerlo.</p> <p>2. Para presentar oferta en el presente proceso las sociedades extranjeras no deben necesariamente estar constituidas en Colombia, tal como lo desarrolla el numeral 2.2.3.3.</p> <p>Se regulará en la minuta de contrato de los pliegos definitivos cuando es necesaria la constitución de la sucursal</p> <p>3. El certificado de existencia y representación legal no es igual al Registro Único de Proponentes, por lo tanto si la sociedad tiene establecida una sucursal en el país debe tener además el Registro Único de Proponentes para poder participar.</p>
---	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

3	<p>CARLOS MARIO MARIN mediante correo electrónico del 17/02/2017</p>	<p>La entidad aceptara presentar como experiencia, contratos que sean aportados por socios de empresas que no cuentan con más de tres (3) años de constituidas.</p>	Jurídica Estructuración	<p>El tema se aclarará en el pliego de condiciones definitivo</p>
		<p>Para la traviesa estaríamos trabajando sobre la base de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Distribución de Tren de cargas Cooper E-50?</li> <li>• Carga de diseño 22 Ton/eje?</li> <li>• Separación entre traviesas 600 mm?</li> <li>• Separación de rieles entre caras activas 914mm.</li> <li>• Inclinación de rieles 1:20?</li> <li>• Peralte máximo 90 mm?</li> <li>• Pendiente Máxima 2.8%?</li> <li>• Perfiles de Riel 90 lb/yd - Separación hombros 135 mm.</li> <li>• Velocidad máxima para trenes cargados 80 km/h.</li> <li>• Velocidad máxima para trenes vacíos 100 km/h.</li> <li>• Tipo de insertos: hombro 1 tallo, hombro 2 tallos, tipo Deenik?.</li> <li>• Si la traviesa e insertos deben ser certificados?</li> </ul>	Técnica	<p>En primer lugar, es importante aclarar al interesado que el contrato se trata de una obra pública con actividades definidas en el presupuesto del corredor y no a un contrato de concesión donde se tengan que realizar actividades de rediseños geométricos o garantizar indicadores específicos sobre la infraestructura. Sin embargo, en aras de dar claridad al interesado, la entidad responde las inquietudes a partir de información de referencia, con secciones y parámetros para una vía rehabilitada o nueva para trocha yárdica. En ese sentido, la entidad responde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es correcta la interpretación de trabajar con Tren de Cargas Cooper 50</li> <li>2. Es aceptable trabajar con 22 Ton/eje</li> <li>3. Es correcto 600 mm</li> <li>4. Es correcto 914 mm</li> <li>5. Por las condiciones de la vía, no hay uniformidad en los mismos, pero es aceptable 1:20</li> <li>6. Es aceptable 90 mm, aunque debería ser 91 mm</li> <li>7. En el caso del corredor Bogotá – Belencito que es el corredor con mayor pendiente se tiene 3.5%</li> <li>8. Existen perfiles de riel de 75 lb/yd y 90 lb/yd y separación de hombros 2,374m, como sección de diseño</li> </ol>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Especifican ensayos norma Arema a ejecutar durante la producción? momento (+) y (-) en asiento riel. Momento (+) y (-) en el centro</li> <li>• Con que frecuencia los ensayos? O por cada cuantas unidades producidas?</li> </ul>		<p>9. Como información de referencia para tramos cortos y topografía en terreno plano se podrían obtener: Para La Dorada – Chiriguaná velocidad máxima de 40 km/h en Bogotá – Belencito y de 25 km/h</p> <p>10. Como información de referencia para tramos cortos y topografía en terreno plano se podrían obtener: Para La Dorada – Chiriguaná velocidad máxima de 60 km/h y en Bogotá – Belencito 40 Km/h</p> <p>11. Las fijaciones usadas son elásticas tipo Deenik</p> <p>12. El Contratista asumirá el riesgo constructivo y de instalación de la traviesa, con lo cual deberán ser garantizadas las traviesas y los insertos</p> <p>13. Es aceptable usar normativa AREMA</p> <p>14. Dado que actualmente no hay normatividad en el país que adopte parámetros específicos, la entidad considera válidas las especificaciones tipo AREMA, como lo mencionan los apéndices técnicos</p>
4	IVAN JESUS ROSAS OSORIO mediante correo electrónico del 20/02/2017	<p>Se solicita a la entidad incluir los contratos que incluyan dentro de su objeto o alcance la renovación de vías férreas para acreditar la experiencia tipo A. De no ser así solicito a la entidad aclarar dentro de qué tipo de experiencia especificada en la experiencia tipo A clasifican los contratos de renovación de vía férrea (construcción o rehabilitación o mejoramiento).</p> <p>Se solicita a la entidad aclarar si un proyecto de subsistemas férreos tipo metro o tranvía realizado en una red mayor a 20 km se puede acreditar como experiencia tipo A o la longitud de 20 km debe ser la longitud intervenida en el proyecto para acreditar la experiencia.</p>	<p>Técnica</p> <p>Técnica</p>	<p>Es válida la observación del interesado, con lo cual la entidad ajustó los Pliegos de Condiciones Definitivos</p> <p>El Pliego de Condiciones en el numeral 2.7 Forma Para Acreditar la Experiencia, <b>TIPO A</b>, establece “Se aclara que</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				se <b>validarán</b> los contratos en proyectos para el desarrollo de subsistemas férreos que cumplan con las siguientes especificaciones.." La experiencia en este tipo de Subsistemas tal como lo establece el Pliego es para validar la experiencia Tipo A y la longitud de <b>vía o red</b> debe ser superior a 20 km
		Conforme a lo estipulado en el numeral 2.8 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE, se solicita a la entidad permitir contratos de naturaleza privada celebrados en el exterior para acreditar la experiencia tipo C. Lo anterior con harás (sic) de permitir una mayor pluralidad de oferentes y porque la mayoría de contratos en el mundo suscritos para ejecutar la operación de trenes de carga son suscritos con empresas privadas.	Técnica	De acuerdo con lo indicado en el Pliego de Condiciones en el numeral 2.7 Forma Para Acreditar la Experiencia Nota 3 se establece "Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO C, la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente, o <b>dueño de la red en caso de proyectos privados</b> y en cualquiera de los casos deberá indicar la carga transportada por año, inicio de la operación y terminación de la operación", con lo cual son válidos proyectos privados en el exterior
		Se solicita a la entidad definir las siguientes actividades: operación de trenes de carga, operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios y control de tráfico. Lo anterior se solicita para dar mayor claridad a lo descrito en las experiencias tipo B y C.	Técnica	Se acoge la observación del interesado, con lo cual la entidad ajustó el Pliego de Condiciones en el numeral 1.1.1 Definiciones
		Por favor aclarar si un proponente que tenga menos de 3 años de constituido puede acreditar la experiencia de sus socios.	Jurídica Estructuración	El tema se aclarará en el pliego de condiciones definitivo
5	TEXEIRA DUARTE ENGENHARIA E CONSTRUÇOES S.A. mediante correo electrónico del 24/02/2017	1. En el numeral 1.5 "PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO" se establece que éste "asciende a la suma de CIENTO CINCUENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$154.408.586.792) Incluyendo IVA y demás tributos que se causen por el hecho de su celebración, ejecución y liquidación, el cual se entenderá como precio global fijo".  Solicitamos suprimir la frase transcrita en negrita y con subrayado, dado que podría generar confusiones, en atención a que en la minuta del contrato a celebrarse como resultado de la	Técnica	El tema se ajustó en el pliego de condiciones definitivo.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>adjudicación de la licitación se define en la cláusula Octava “FORMA DE PAGO” que “El ... contrato es bajo la modalidad de precios unitarios sin fórmula de reajuste”.</p> <p>Mientras en la primera modalidad (precio global fijo) no es la cantidad de obra la que permite establecer el valor a pagar al contratista, pues éste es fijo, en la modalidad de precios unitarios es precisamente la cantidad de obra la que determina el valor a pagar, pues éste resulta de multiplicar la cantidad de obra ejecutada por los precios unitarios.</p> <p>El proyecto de pliego de condiciones contempla la “revisión de cantidades de obra para la actualización de cada diseño en el terreno con el acompañamiento de la interventoría en los primeros dos (2) meses de ejecución del contrato” y que “En caso tal que las cantidades se incrementen después de la revisión del diseño, el Contratista deberá indicar claramente a través de un informe de las actividades adicionales relacionando por cada actividad, su cantidad antes del inicio de las obras”. (Ver los apéndices técnicos incluidos como Anexos 4A y 4B).</p> <p>A tono con lo anterior, si por razones técnicas las cantidades de obra pueden variar, consecuentemente el precio del contrato no es global y tampoco fijo. Distinto es que los precios unitarios no tengan fórmula de reajuste.</p>		
	<p><b>2.</b> En segundo lugar, y por estar permitido en la legislación vigente (parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993), solicitamos incluir en la forma de pago, un anticipo de al menos el 30%, con el fin de financiar la puesta en marcha y el cubrimiento de los costos para el inicio de la ejecución del objeto contractual, conforme lo recomienda la Cámara Colombiana de la Infraestructura, entre otros, en su reciente Documento de Buenas Prácticas para la Licitación Pública divulgado en septiembre de 2016 (<a href="http://www.infraestructura.org.co/descargas/Licitacion.pdf">http://www.infraestructura.org.co/descargas/Licitacion.pdf</a>).</p>	Técnica	La entidad dentro de su política no tiene contemplado entregar anticipos a los contratos de obra
	<p><b>3. a)</b> En la matriz de riesgos del Proyecto, incluida como Anexo 16 del pre-pliego de condiciones, solicitamos que el riesgo ambiental y social derivado de las “Demoras en la <b>aprobación</b> de licencias y/o permisos ambientales” sea asignado a la entidad pública, toda vez que el trámite de la aprobación se surte ante las autoridades públicas encargadas de la protección del medio ambiente, y la demora de la administración no puede perjudicar al administrado. Nótese que el riesgo de las demoras en la obtención de los permisos para las Intervenciones Circundantes a bienes declarados Patrimonio Cultural, está asignado a la entidad pública, por lo que siendo consecuentes, igual tratamiento debe tener la demora en la aprobación de las licencias ambientales.</p>	Técnica	La responsabilidad en el trámite para obtención de permisos y/o licencias ambientales está completamente a cargo del privado, así como su debida diligencia en el proceso de obtención. Los tiempos para tramites ambientales se establecen en el decreto 1076 de 26 de mayo de 2016.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código: GCOP-F-006</b>
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión: 001</b>
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha: 31/07/2015</b>

		<p>b) De otra parte, en cuanto al riesgo de Invasión del Derecho de Vía Férrea solicitamos sea asignado a la entidad contratante dado que la invasión requiere acciones de recuperación del espacio público que competen a las autoridades públicas.</p>	Técnica	<p>Dentro de las obligaciones estipuladas para dar cumplimiento al objeto de este contrato, se define claramente el alcance de las actividades que deberá desarrollar el contratista para vigilar y administrar los corredores lo que incluye la defensa del Derecho de Vía y su seguimiento. No procede su observación.</p>
		<p>c) Ahora bien, para la asignación del Riesgo de liquidez, definido como la "Alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de cambios en las variables del mercado o condiciones del proyecto", debe precisarse que si las condiciones del proyecto se modifican por decisiones de la entidad contratante, ésta, y no el contratista, debe asumir las consecuencias de la afectación de la liquidez del proyecto.</p>	Técnica	<p>La entidad tiene identificadas las actividades que se ejecutarán el desarrollo del contrato y a su vez, indica a los interesados cuales podrán ser los materiales susceptibles de importación, con lo cual el contratista dentro de su oferta económica debe hacer su análisis respectivo</p>
		<p>4. Para total claridad de reglas aplicables a la acreditación del requisito habilitante de experiencia, solicitamos precisar si cuando el proponente presenta contratos de concesión en ejecución, puede entregar certificaciones expedidas por la entidad contratante que indiquen el valor y tiempo de ejecución a la fecha de expedición.</p>	Técnica	<p>De acuerdo a lo indicado en el numeral 2.7 Experiencia del Proponente – Forma de Acreditar la Experiencia, el Pliego de Condiciones establece "El valor total facturado del contrato en caso de contratos en ejecución", con lo cual el proponente para un contrato de concesión podrá acreditar la experiencia siempre y cuando cumpla con lo establecido en el pliego.</p>
6	<p>HOLDTRADE ATLÁNTICO mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p>1. Sugerimos que los pliegos incorporen expresamente la condición de no autorizar la operación comercial de transporte de cargas hasta no haber atendido los puntos críticos, en especial la sustitución de traviesas en puentes.</p>	Técnica	<p>La entidad en los Apéndices Técnicos solicitó al Contratista en el numeral Condiciones de Operación "El Contratista al finalizar el SEGUNDO mes de ejecución del contrato entregará a la interventoría para revisión y aprobación el REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE TRENES en el corredor con el fin de asegurar que haya operadores idóneos en el corredor, con experiencia y entregará las recomendaciones de velocidad, sitios críticos, comunicaciones necesarias en los trenes, plan de contingencia en caso de descarrilamiento o accidente y en general indicar a los operadores las condiciones mínimas necesarias para no poner en riesgo la operación de trenes y con ello prevenir accidentes.</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p><i>De igual manera en el reglamento de operación de trenes deberá indicar el protocolo de comunicaciones para garantizar la operación de trenes y deberá informar de manera periódica a los operadores los horarios de mantenimiento sobre la vía y autorizar la movilización de trenes que circulen sobre los corredores férreos” por el contrario se busca que el Contratista ejecute las actividades que debe realizar y en lo posible evite la suspensión del tráfico.</i></p>
	2. Validar disponibilidad presupuestal para cubrir los costos de operación de las estaciones que entrarán en operación: la Agustina, la Argelia y La Gloria.	Técnica	La entidad aclaró lo concerniente en el Apéndice Técnico 4A del corredor La Dorada – Chiriguaná publicados con el Pliego de Condiciones Definitivo
	3. Hacer explícita la mención a la actividad de regulación de balasto, la cual va de la mano con la nivelación y alineación mecanizada. No se observa en el presupuesto la partida presupuestal que cubra los costos de los operarios de esta maquinaria, salvo que se encuentren incluidos dentro de las tripulaciones. Se sugiere aclarar.	Técnica	La entidad aclaró lo concerniente a este personal en el capítulo de administración del Apéndice 4A y el Formato 6, publicados con el Pliego de Condiciones Definitivo
	4. No se encuentra en los pliegos alusión a trabajos de reparación de la infraestructura del ramal Capulco de tal forma que la misma garantice el acceso seguro de trenes comerciales al puerto fluvial. Desde nuestra óptica como operadores habilitados, consideramos de gran importancia la conexión férrea con el río Magdalena en dicho punto; por lo tanto, agradeceríamos aclarar si se tienen o no planeadas acciones en el ramal - más allá de las propias de mantenimiento.	Técnica	Dentro del contrato que se encuentra en ejecución, se tiene contemplado la primera fase que busca la conectividad del mismo y realizar una obra de socavación sobre un puente y a la luz del presente contrato se tiene previsto únicamente realizar actividades de mantenimiento del mismo
	5. Recomendamos incluir en el Anexo 11 la obligación del contratista para restituir el sistema de telecomunicaciones vía radio de tal forma que se garantice la cobertura desde La Dorada hasta Chiriguaná. El sistema actual es análogo y solo cubre desde La Dorada hasta Gamarra. La adecuada cobertura es condición ineludible para la gestión segura del tráfico, obligación del contratista.	Técnica	La entidad aclaró el Anexo 4ª.  Sin embargo, para claridad del interesado en el Anexo 4A numeral 3.12 Estudio de Cobertura se establece: “ <i>el contratista adelante un estudio de cobertura en el tramo Dorada – Chiriguaná, toda vez que con la información recopilada existen tramos con zonas oscuras a lo largo del corredor que pueden poner en riesgo la operación comercial y la seguridad de la operación.</i> ” y además

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				establece que el contratista deberá entregar una propuesta para eliminar las zonas oscuras en el corredor al finalizar el 6 mes.
		6. Es importante establecer los tiempos de restitución de paso con los que debe responder el contratista ante una eventual interrupción de la vía. Recomendamos la implementación de un procedimiento que permita a la Agencia disponer de los recursos económicos de manera expedita (no mas de 48 h) para que se atiendan las necesidades de diseño (provisional 24 h), maquinaria o construcción, que permitan restablecer el paso a la mayor brevedad posible, mitigando con ello el impacto en la operación comercial.	Técnica	La entidad ajusto el Apéndice Técnico
7	CIPRECON SAS mediante correo electrónico del 24/02/2017	<p><b>Observación 1</b></p> <p>En la sección APÉNDICE TÉCNICO CORREDOR FÉRREO DORADA-CHIRIGUANÁ en el numeral 3.4.1 MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA se incluye el ítem: “Suministro e instalación de traviesas de madera de concreto para puentes en sectores en operación”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicitamos a la ANI que el ítem traviesas para puentes del numeral 3.4.1 No sea exclusivo para traviesas de madera, ya que existen diferentes opciones, no solo en concreto sino en otros materiales que cumplen con las especificaciones requeridas; con lo cual el ítem de traviesas para puentes debería estar sujeto a cumplir con los parámetros de la norma AREMA y no restringido por el material.</li> <li>- Así mismo solicitamos que esta consideración se tenga en cuenta para el mismo ítem No. 28 incluido en el análisis de precios unitarios para el tramo Dorada-Chiriguaná.</li> </ul>	Técnica	<p>1. Respecto al numeral 3.4.1 del Apéndice Técnico del Corredor La Dorada – Chiriguaná, la entidad considera que se mantiene la exigencia de exigir únicamente madera por ser un elemento flexible que puede soportar las fuerzas cortantes y momentos producidos por el paso de trenes de carga, debido a la configuración de la estructura, en la cual los puentes fueron construidos para trocha estándar y la vía es trocha yárdica.</p> <p>Por otro lado, a la fecha de cierre del presente proceso no hay traviesas homologadas en otros materiales que satisfagan la condición anteriormente expuesta, ni casos exitosos en otros corredores férreos del país donde los puentes hayan tenido éxito con otros tipos de materiales. Por lo anterior, la entidad no considera válido el cambio de material de las traviesas de los puentes dentro de la estructuración del presente contrato.</p> <p>2. No se realizan nuevos precios unitarios para traviesas de otros materiales, con base en la respuesta anterior</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><b>Observación 2</b></p> <p>En la sección APÉNDICE TÉCNICO CORREDOR FERREO BOGOTÁ-BELENCITO en el numeral 3.4.1 MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA se incluye el ítem: "Suministro de instalación de traviesas de madera para puentes"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicitamos a la ANI que el ítem Traviesas para puentes no sea exclusivo para traviesas de madera, ya que existen diferentes opciones, no solo en concreto sino en otros materiales que cumplen con las especificaciones requeridas; con lo cual el ítem de traviesas para puentes debería estar sujeto a cumplir con los parámetros de la norma AREMA y no restringido por el material.</li> <li>- Así mismo solicitamos que esta consideración se tenga en cuenta para el mismo ítem No. 38 incluido en el análisis de precios unitarios para el tramo Bogotá-Belencito.</li> </ul>	Técnica	<p>1. Respecto al numeral 3.4.1 del Apéndice Técnico del Corredor Bogotá – Belencito la entidad considera que se mantiene la exigencia de exigir únicamente madera por ser un elemento flexible que puede soportar las fuerzas cortantes y momentos producidos por el paso de trenes de carga</p> <p>Por otro lado, a la fecha de cierre del presente proceso no hay traviesas homologadas en otros materiales que satisfagan la condición anteriormente expuesta, ni casos exitosos en otros corredores férreos del país donde los puentes hayan tenido éxito con otros tipos de materiales. Por lo anterior, la entidad no considera válido el cambio de material de las traviesas de los puentes dentro de la estructuración del presente contrato.</p> <p>2. No se realizan nuevos precios unitarios para traviesas de otros materiales, con base en la respuesta anterior</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

8	VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A - Emilio Machin mediante correo electrónico del 24/02/2017	<p><b>Observaciones al Proyecto de Pliego:</b></p> <p>1.- Quienes pueden participar: Página 13.</p> <p><b>(Numeral 1.17.1):</b> Se detalla:</p> <p><i>"Las personas jurídicas deberán acreditar que su objeto social se encuentra acorde con el objeto del presente proceso de selección y que fue constituida por lo menos con un (1) año de anterioridad a la fecha de presentación de la oferta, esta verificación se realizará por medio del documento establecido legalmente para tal efecto, el cual deberá tener una <u>fecha de expedición que no supere los 30 días calendario anteriores a la fecha de cierre del presente proceso</u>".</i></p> <p>Como se ha subrayado en el texto <u>este y otros documentos</u> deben tener una fecha de expedición no superior a 30 días. Para documentos a validar en el extranjero este periodo pudiera resultar ajustado habida cuenta de los trámites requeridos y de otros posteriores, como el proceso de apostilla, así como el propio envío, que pudieran invalidar los documentos. Además, pudiera darse el caso de prórrogas en el proceso de Concurso que invaliden la elaboración de documentos que se vayan preparando pensando en una fecha de entrega determinada.</p> <p><u>Cuestión:</u> Se ruega incrementar este periodo de expedición a al menos 60 días.</p>	Jurídica Estructuración	<p>La entidad estableció el plazo de 30 días para los certificados de existencia y representación legal de las sociedades o sucursales constituidas en Colombia. Para las sociedades extranjeras, es decir, sin domicilio o sucursal en Colombia, su existencia y representación legal la pueden acreditar con los documentos establecidos en el numeral 2.2.3.3 con una antelación de 4 meses al cierre del proceso.</p> <p>En esa medida, la entidad Considera que los plazos establecidos son suficientes para la consecución de documentos solicitados por la entidad</p>
		<p><b>(Numeral 1.17.4):</b> Se detalla:</p> <p><i>"En la carta de presentación de la propuesta el oferente debe afirmar expresamente <u>bajo la gravedad del juramento</u>, lo cual se entiende cumplido con su firma, que no se halla incurso en ninguna causal de incompatibilidad o inhabilidad prevista en la ley".</i></p> <p><u>Cuestión:</u> Como se ha subrayado en el texto <u>este y otros documentos</u> requieren de la firma "bajo gravedad de juramento", ¿se debe entender que esta firma debe ser realizada ante Notario Público en todo caso? O bien ¿basta con hacer una firma privada con la forma de "bajo gravedad de juramento" y adjuntar los poderes legalizados del firmante?</p>	Jurídica Estructuración	<p>Como el mismo numeral 1.17.4 lo indica "En la carta de presentación de la propuesta el oferente debe afirmar expresamente bajo la gravedad del juramento, <b><u>lo cual se entiende cumplido con su firma</u></b>, que no se halla incurso en ninguna causal de incompatibilidad o inhabilidad prevista en la ley." la gravedad del juramento solicitado en el mencionado numeral se entiende prestada con la firma del Anexo 1 denominado Carta de Presentación de la Propuesta., sin la necesidad de ninguna solemnidad.</p>

	<p><b>(Numeral 1.17.5): Se detalla:</b></p> <p><i>"Cuando el Representante Legal del oferente o el representante legal de las personas jurídicas que integran la Estructura Plural se encuentren limitados en sus facultades para comprometer al oferente y contratar, deberá acreditar que ha sido facultado para presentar propuesta y firmar el contrato, mediante documento idóneo expedido por el órgano competente".</i></p> <p>Se desprende de esta redacción que todo documento firmado por el "representa legal" debe ir acompañado de una copia de los poderes de este representante, y en el caso de que estos estuvieran limitados se debe incluir algún documento (en la forma de un poder especial por ejemplo) que le faculte para presentar la propuesta, firmar el contrato y hacer valer los compromisos que se refieren en el mismo.</p> <p><u>Cuestión:</u> ¿Es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>En la oferta se debe demostrar la facultad para presentar propuesta y firmar el contrato del representante legal del oferente o de las personas jurídicas que integran la Estructura Plural, sin que se establezca de ningún modo que <u>todo</u> documento firmado por el representante legal <u>deba estar acompañado</u> del documento que lo faculta. Con acreditar una vez la facultada para la presentación de la propuesta y la firma del contrato es suficiente.</p>
	<p><b>2. Legalización de documentos. Documentos otorgados en el exterior: (Página 21 y 22).</b></p> <p><b>(Numeral 1.27.2. documentos otorgados en el Exterior):</b> Bajo este numeral se indica cómo se tienen que legalizar los documentos que se empleen en el concurso, tales como la consularización, la apostilla, etc. En general se habla de documentos de naturaleza pública. Sin embargo, no se aclara "explícitamente" cómo se deben legalizar los documentos de naturaleza privada, como por ejemplo los certificados emitidos por empresas privadas a los que se les ha prestado un servicio.</p> <p><u>Consulta:</u> Se ruega aclaren qué forma legal será admitida como válida para la legalización de documentos obtenidos en el exterior emitidos por empresas privadas.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Es deber del proponente determinar cuál de las formas de legalización de documentos otorgados en el exterior es aplicable (consularización o apostillaje) para cada tipo de documento (público o privado) que se suscriba en el exterior y se pretenda acreditar en el presente proceso.</p>
	<p><b>3. Vigencia de las Propuestas (Página 24):</b></p> <p><b>(Números 1.32. Vigencia de las propuestas y 2.3 Garantía de Seriedad de la Propuesta).</b></p> <p>Respecto a los puntos 1.32 y 2.3 del presente Pliego se plantean la siguiente incompatibilidad.</p> <p>En el punto 1.32 de "Vigencia de la Propuesta" se indica:</p> <p><i>"Las propuestas deberán tener una vigencia mínima de noventa (90) días calendario, contados a partir de la fecha de cierre del Proceso o de sus prórrogas si las hubiere, durante este período el PROPONENTE no podrá retirar su propuesta, ni modificar los términos o condiciones de la misma."</i></p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Se encuentra procedente la observación y se procederá con el ajuste de los documentos en el sentido de ajustar la vigencia de la garantía de seriedad de la propuesta.</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>Por otro lado en el punto 2.3 de "Garantía de Seriedad de la Propuesta", al respecto de la vigencia de la garantía se indica:</p> <p>"Vigencia de la Garantía: por el término de cuatro (4) meses, contados a partir de la fecha de presentación de la propuesta. En todo caso, la garantía de la propuesta de cada módulo debe estar vigente hasta el perfeccionamiento y legalización del respectivo contrato."</p> <p>Se aprecia por lo tanto una discrepancia en los plazos, entendiéndose que la Vigencia de la Garantía de seriedad debe ser al menos equivalente a la Vigencia de la Propuesta.</p> <p><u>Consulta:</u> Este Oferente solicita respetuosamente a la ANI que aclare cuál de los plazos es el que se debe considerar.</p>		
	<p><b>4. Visita técnica al sitio de las obras (Página 26)</b></p> <p><b>Apartado 1.39. Visita Técnica al sitio de las obras</b></p> <p>El presenta apartado dice:</p> <p>"[...]Por lo anterior, se considera necesario que el interesado ponga en conocimiento de la Entidad, todas sus inquietudes u observaciones por escrito, para la elaboración de la propuesta correspondiente."</p>	Técnica	<p>Ítem 1: EL ítem corresponde a un precio de mercado, que de hecho supera el valor del contrato actual. Por otra parte las unidades de medida en levantamientos corresponde a unidades de área y es el caso del presente proyecto, con lo cual no se acepta el cambio a topografía mensual</p> <p>Ítem 2: Los rendimientos tienen como soporte los contratos actuales, no se incluyen costos de transportes, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carrmotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes. Finalmente, el levantamiento de estos elementos corresponde a una unidad de medida por ml que se debe hacer con los 10 ayudantes incluidos en el APU. No se acepta tal como se establece en el Apéndice Técnico que el personal de la administración se emplee para la atención de puntos críticos</p> <p>Ítem 3: No se acepta la solicitud del interesado de separar el transporte de los materiales en ítem independiente dado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p>Según lo establecido en dicho apartado se considera necesario que la entidad tenga en consideración las siguientes observaciones respecto al presupuesto presentado por la ANI en este proceso de licitación:</p> <p>A.- Presupuesto LA DORADA – CHIRIGUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. Existen varios precios con imprecisiones en cuanto a su valor y descompuesto de APUs, tales como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ítem 1. Localización y replanteo m2. Los precios de los descompuestos no son de mercado para un personal cualificado y unos equipos homologados. Igualmente la unidad de m2 genera un conflicto por sus posibles interpretaciones tanto en la medida de la obra como la cantidad de replanteos necesarios para la ejecución de la obra. Se sugiere cambiar la unidad por comisión de topografía como unidad mensual</li> <li>• Ítem 2. Retiro de Superestructura. Los rendimientos incluidos no corresponden a las actuaciones requeridas. Igualmente no se contemplan los costos asociados a los transportes de equipos y/o personal sujetos a la ubicación de cada actuación, así como la gestión de los elementos retirados. Se sugiere el uso del personal de administración para tales fines.</li> </ul> </li> </ul>	<p>férrea. Finalmente, no acepta ítem de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra por lo indicado anteriormente.</p> <p>Ítem 4: Los rendimientos como soporte los contratos actuales y se reitera que el personal de administración no se utilizará para actividades de puntos críticos tal como lo establece el Apéndice Técnico</p> <p>Ítem 5: Nuevos precios unitarios se hicieron con base en los estudios de factibilidad elaborados por el actual contratista y avalados por la actual interventoría. la presente actividad tiene que ver con la conformación del terraplén por m3, hasta alcanzar una densidad seca no inferior al 95% que se corrobora mediante un ensayo de suelos o por ejemplo con un densímetro nuclear no requiere mayor especificación al respecto. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar</p> <p>Ítem 6: con el equipo propuesto si se puede hacer el trabajo requerido, con lo cual no es válida la interpretación del interesado. Se ajusta la cantidad de balasto del transporte de acuerdo a la observación del interesado. El material debe ser transportado por la vía férrea con los equipos que entrega la entidad, personal y consumibles</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Ítem 3. Excavación mecánica en material común. Los rendimientos incluidos suponen que se trata de obras de excavación a cielo abierto, no confinado, con un volumen elevado de material a excavar para asumir entre los gastos los transportes de la maquinaria y horas de parada. Igualmente el planteamiento de ejecutar todas las obras al mismo tiempo para cumplir el plazo imposibilita el transporte mixto. Se requiere separar el transporte de materiales de obra en ítem independiente e incluir el canon de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra.
- Ítem 4. Demolición de columna metálica. No coinciden los rendimientos de los descompuestos con el volumen total de la unidad (100 ml/h frente al 39 ml volumen total del presupuesto). Se sugiere ejecutar estos trabajos con recursos de administración.
- Ítem 5. Terraplenado y compactación manual. Los rendimientos incluidos son muy superiores a los reales, bajo la condición de MANUAL. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 6. Montaje y nivelación de vía. Los equipos para el trabajo no son los adecuados (equipo de oxicorte), no se han contemplado el transporte de los materiales de segundo uso, y el transporte del balasto 1 m3 no coincide con los 1,2 m3 exigidos por ml de vía. Se sugiere que se modifique el alcance del APU, se separe el transporte de material de cantera en un ítem independiente y se ejecute la unidad con recursos de administración.
- Ítem 7. Empradización de terraplenes. No se ha incluido el agua como elemento indispensable para este trabajo, así como su transporte, y el transporte marcado en el APU del resto de elementos es insuficiente. Se solicita ajustar el APU e incluir una partida de mantenimiento para estos trabajos.
- Ítem 8. Material drenante para recubrimiento de tubería. No se incluye el transporte de la maquinaria, y el transporte exige un transporte mixto que no es viable. Se sugiere

Ítem 7: La actividad consiste en empradización de césped sobre el terraplén únicamente que no requiere agua. Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. El **mantenimiento** de estos trabajos podría realizarse con las cuadrillas a cargo de la administración, situación que fue ajustada en el apéndice técnico.

Ítem 8: Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar. La forma de pago tal como lo establece el APU corresponde a m3

Ítem 9: Se ajusta la descripción del APU. La entidad consideró una MOTONIVELADORA para hacer el extendido y nivelación. Sin embargo, si el contratista considera otro equipo, lo podrá proponer a la interventoría siempre y cuando no supere el precio establecido en el APU. El Contratista deberá hacer las averiguaciones respectivas para el caso de aprovechamiento del recurso y en caso de costos informar a la interventoría para que se revise la situación y si es el caso de algún cobro se cogerá

revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

- Ítem 9. Suministro, extendido, nivelación y compactación manual de material de afirmado. El concepto manual no coincide con lo incluido en el APU (la actividad como MANUAL no corresponde con una MOTONIVELADORA), al igual que el material seleccionado con afirmado y su densidad. Tampoco se incluye el transporte del agua ni en el precio del agua los permisos que se puedan exigir para dicho recurso natural. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago. Misma observación para ítems 10 y 11
- Ítem 12. Descapote. Para estos trabajos se incluyen talas de árboles en muchos casos y licencias ambientales para tales efectos, y sus compensaciones asociadas que suponen un costo, las cuales se sugiere incluyan sobre el rubro de Implementación de Programas Socio – Ambientales. En contenido de las especificaciones técnicas no coincide con lo requerido dentro del APU, ya que se plantea una labor de recuperación de material, la cual necesariamente se realiza con mano de obra, por lo que se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 13. Excavación y clasificación de material de zona. Igualmente los rendimientos no son los reales para tal actividad y supone un conflicto frente a la definición con otras actividades como los ítems 3 o 12. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 14. Relleno con rajón. Los transportes y acarreos internos no coinciden con las exigencias de equipos necesarios para tal actividad. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 15. Demolición obras de concreto. No se tiene contemplado el canon de vertido ni permisos, y los rendimientos son muy elevados para la unidad de obra, puesto que el volumen total de la unidad para los diferentes puntos no da una jornada completa y por tanto faltarían incluir los tiempos adicionales de cada transporte más el mínimo de obra parada.
- Ítem 16. Manejo de aguas. Esta unidad queda abierta a interpretación para su medición, pago y ejecución. Se sugiere cambiar este ítem por una unidad global.
- Ítem 17. Concreto reforzado 21 MPa. Los elementos contemplados en el APU no se corresponden con sus especificaciones, como por ejemplo la cantidad de cemento (aclaración contenido de 1 saco). El rendimiento esta sobreestimado, ya que por ejemplo, un encoque para tubería de 1.5 m, de aproximadamente 4.5 m3 requiere de al menos 4 días de trabajo entre armados y fundida de losa, cabezote y aletas. Se sugiere un nuevo APU, incluyendo todos los equipos y materiales necesarios, así como todos los transportes y el personal adecuado para dicha labor.

del rubro de programas socio ambientales. El transporte de materiales se debe hacer por la vía férrea de acuerdo con explicación anteriormente dada. Igual para ítem 10 y 11

Ítem 12: el descapote propuesto es de e=0,3 m que no significa que sean árboles. Sin embargo en caso de duda o inquietud se deberá acordar con la interventoría el tratamiento ante la autoridad ambiental competente y en dado caso emplear el rubro de actividades socio-ambientales. La unidad de medida es m2 tal cual como lo establece el APU. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

Ítem 13: los rendimientos corresponden a APUS del contrato actual. Esta actividad es para llenar geoceldas diferente a excavaciones grandes y diferentes a las de las otras actividades. La forma de pago está dada por unidad de volumen por m3 que deberá ser cubicada en la obra con la interventoría. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar.

Ítem 14: La entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. La forma de pago es por unidad de volumen por m3.

- Ítem 18. Retiro de tubería metálica. Al igual que el ítem 4 se sugiere ejecutar con recursos de administración ya que en la unidad no contempla disposición ni transporte.
- Ítem 19. Paisaje general. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago, pues está abierta a múltiples interpretaciones.
- Ítem 22. Concreto Clase E. Al igual que en el ítem 17, se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 23. Cunetas en concreto. La cantidad de acero es inferior a la necesaria para cunetas tipo INVIAS y el personal es insuficiente para los rendimientos marcados. Se incluye en el ítem la excavación manual de la cuneta, sin embargo no se contempla la disposición de los materiales resultantes. Se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 24 y 25. No existen unas especificaciones sobre la unidad, se sugiere incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago, para poder revisar las necesidades del APU.
- Ítem 26. Geotextil. No se incluyeron los transportes de los materiales ni personal.
- Ítem 27. Soldaduras aluminotérmica. El precio es muy inferior al precio de mercado. Se contemplan alquileres de kits de soldadura, los cuales están en desuso por su elevado riesgo, y no se contemplan la maquinaria necesaria para este trabajo (tensor, esmeriladora,...) Se sugiere revisen el precio de esta unidad con empresas calificadas para actualizar el precio al mercado actual.
- General. Revisar en términos generales los equipos requeridos para cada actividad ya que existen inconsistencias y los transportes que son inexistentes en muchos equipos o insuficientes en materiales al no poder darse el transporte mixto. Falta incluir los transportes de todo el personal a las obras.

En caso de requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

Ítem 15: la entidad ajusto el APU

Ítem 16: se ajustó el APU

Ítem 17: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

Ítem 18: tal como se establece en el apéndice técnico el personal de la administración no ejecutara las obras o actividades de puntos críticos con lo cual no se acepta la observación.

Ítem 19: actividad que tiene que ver con actividades de finalización de la obra, encoles y/o descoles y tienen como unidad de medida un precio global en el punto crítico

Ítem 22: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

Ítem 23: el APU corresponde a cantidades y rendimientos con base en el contrato actual. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				<p>Ítem 24 y 25: La unidad de medida es por m2 tal cual como lo define el APU y es acorde a la instalación de geoceldas en este tipo de trabajos y como se han instalado en el actual contrato.</p> <p>Ítem 26: La entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.</p> <p>Ítem 27: Este precio ya fue revisado y avalado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado</p> <p>Se reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.</p>
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

– MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR. Se requiere de unas especificaciones detalladas de cada ítem, incluyendo un APU para su valoración. Por otro lado, se requiere que estas unidades sean ejecutadas con personal y recursos de administración por las características de cada unidad, por ejemplo el riego de balasto es imprescindible realizarlo con las tolvas del contrato y personal para perfilar la banca. Igualmente los precios de los ítems están por debajo de los de mercado.

- Ítem 28. Traviesas de madera para puentes. Las especificaciones técnicas (anexo 10) sugieren que se trata de vía en balasto sobre placa, sin embargo los puentes del corredor son puentes metálicos, por lo que no coincide. Igualmente el precio dependerá de las características de los materiales haciendo que el precio propuesto sea inferior a una calidad aceptable para tal efecto. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 29. Soldadura aluminotermica. Igual que en el caso del ítem 27, donde los precios son muy inferiores a la realidad.
- Ítem 30. Suministro e instalación de riel. Aclarar el descompuesto de la unidad puesto que erróneamente menciona sujeciones, las cuales debería ir incluida en la traviesa en lugar del riel y tampoco referirse a eclisas ya que la vía se requiere sea soldada. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 31. Suministro e instalación de sujeciones. Revisar el precio de esta unidad, ya que el precio propuesto es inferior a los gastos reales de esta unidad que requiere ser importada.
- Ítem 32. Suministro e instalación de balasto. Se sugiere revisar el concepto global de esta unidad, ya que no existen canteras a lo largo del corredor con las especificaciones necesarias. Únicamente se puede contar con una cantera en el extremo norte, a una distancia muy superior a la incluida en el APU y se requiere separar el precio del material y el transporte porque la discontinuidad de la vía en la ejecución de cualquier intervención imposibilita el transporte férreo desde la cantera a los puntos. La cantera

**MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR**

La entidad publico todos los APUS de los ítems 28 al 34, lo cual no es correcta la aseveración del interesado. Las especificaciones están dadas en el anexo 10 y los precios tienen como referencia el contrato actual. La entidad tiene claramente separadas las actividades a cargo de las cuadrillas de administración en el apéndice técnico

Ítem 28: No hay ningún numeral que hable de vía en placa. En el anexo 10 están las especificaciones de las traviesas. El recio ya fue ajustado con base en una observación anterior del interesado

Ítem 29: Este precio ya fue revisado y avalado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado

Ítem 30: el APU no habla de sujeciones, ni de eclisas. La forma de pago es por ml de vía. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones AREMA y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

Ítem 31: El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado

Ítem 32: la vía férrea actualmente cuenta con el 100% de conectividad desde la Dorada hasta Chiriguana con lo cual

		<p>Montecristo no cuenta con permiso ambiental por lo que no es una opción real para este contrato.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ítem 34. Suministro e instalación de cambiavías. EL precio está por debajo del mercado, para un cambiavía con certificación de calidad. Se sugiere revisen el precio de esta unidad con empresas calificadas para actualizar el precio al mercado actual.</li> <li>• Ítem 35. Reparaciones locativas en pasos a nivel. Se requiere la definición exacta de esta unidad, ya que el valor es muy inferior a las posibles necesidades de los pasos a nivel, y el ítem no se ha marcado como una unidad a no modificar por lo que pone al riesgo de los proponentes cualquier vicio oculto del estado actual de los pasos a nivel, así como la libre interpretación del interventor.</li> </ul>		<p>el Contratista deberá usarla para el transporte de material desde la cantera que desee usar</p> <p>Ítem 34: El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado</p> <p>Ítem 35: el precio corresponde a un precio global y tal cual como lo define el Apéndice Técnico <i>"iniciará con concepto de la interventoría y que se cancelará previa presentación de las facturas que soporten los arreglos efectuados en las distintas estaciones"</i></p> <p>Además, se le aclara al interesado que el único paso a nivel regularizado sobre el cual podrá realizar actuaciones corresponde al de Barracabermeja y el presupuesto es considerado suficiente, con lo cual no es válida la observación del interesado.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- MATERIAL RODANTE. Se requiere la definición exacta del ítem 36, tanto los materiales incluidos, procedimientos, personal y forma de pago, puesto que según se establece en el apéndice técnico, todos los trabajos de esta actividad es necesario subcontratarlos a un externo.</li> <li>- GASTOS DE ADMINISTRACIÓN. Se sugiere revisar el concepto global de los ítems contemplados en el capítulo VII, por ejemplo el número de cuadrillas con el número de carromotores. Se requiere la revisión y el desglose de cada elemento contemplado en los ítems 59 y 60 ya que el valor es muy inferior a lo necesario.</li> <li>- SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO. Se requiere aclaración sobre las pólizas que se incluirían dentro de este rubro.</li> </ul>	Técnica	<p>Material Rodante: El Apéndice es claro al definir las actividades en las cuales se definirán las actividades asociadas al material rodante dentro del capítulo 3.8 del Apéndice técnico</p> <p>Gastos de Administración: El Contratista dispone de 6 carromotores suficientes para los trabajos objeto del presente contrato. Además de combustibles y personal para su uso.</p> <p>Los ítems 59 a 60 corresponden a montos globales mensuales que no se reconocerán valores superiores a los ofertados por contratista</p>

Finalmente la póliza que se cubrirá con cargo al ítem del presupuesto son las pólizas todo riesgo de infraestructura y todo riesgo de equipos

**B.- Presupuesto BOGOTÁ – BELENCITO**

– INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. Existen varios precios con imprecisiones en cuanto a su valor y descompuesto de APUs, tales como:

- Ítem 1. Retiro de Superestructura. Los rendimientos incluidos no corresponden a las actuaciones requeridas. Igualmente no se contemplan los costos asociados a los transportes de equipos y/o personal sujetos a la ubicación de cada actuación, así como la gestión de los elementos retirados. Se sugiere el uso del personal de administración para tales fines.
- Ítem 2. Excavación mecánica en material común. Los rendimientos incluidos suponen que se trata de obras de excavación a cielo abierto, no confinado, con un volumen elevado de material a excavar para asumir entre los gastos los transportes de la maquinaria y horas de parada. Igualmente el planteamiento de ejecutar todas las obras al mismo tiempo para cumplir el plazo imposibilita el transporte mixto. Se requiere separar el transporte de materiales de obra en ítem independiente e incluir el canon de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra. Igualmente para los ítems 3, 4, 5 y 19.
- Ítem 6. Riel ARA90. Los precios de los materiales no son actuales y los gastos de nacionalización son superiores. Por otro lado no contempla todos los transportes y el

Técnica

Ítem 1: Los rendimientos tienen como soporte los contratos actuales, no se incluyen costos de transportes, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carromotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes. Finalmente, el levantamiento de estos elementos corresponde a una unidad de medida por ml que se debe hacer con los 10 ayudantes incluidos en el APU. No se acepta tal como se establece en el Apéndice Técnico que el personal de la administración se emplee para la atención de puntos críticos

Ítem 2: No se acepta la solicitud del interesado de separar el transporte de los materiales en ítem independiente dado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. Finalmente, no acepta ítem de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra por lo indicado anteriormente, igualmente para los ítems 3, 4, 5 y 19.

Ítem 6: Los precios corresponden a cotizaciones hechas por la entidad, con lo cual no se acepta la solicitud del interesado

Ítem 7: con el equipo propuesto si se puede hacer el trabajo requerido, con lo cual no es válida la interpretación del interesado. Se ajusta la cantidad de balasto del transporte de acuerdo a la observación del interesado. El material

precio.km es insuficiente. El precio señala suministro e instalación, sin embargo en el APU solo el suministro. En caso de incluirse la instalación se requiere de equipos y personal suficiente para dicha labor (cuadrilla completa de 12 trabajadores)

- Ítem 7. Montaje y nivelación. Se contempla 1,2 m3 de balasto, sin embargo solo se contempla 1 m3 en el transporte. Los rendimientos son bajos respecto a la realidad de las obras ya que se está contemplando 50 ml jornada donde hay puntos críticos que suponen una distancia menor. Aclarar que todo riego de balasto se realiza con equipos de vía férrea, para lo que es igualmente necesario para la cargadora en acopio. Para el

lecho de balasto se requiere minicargadora y compactador. Los rendimientos de los equipos deben ir acordes a las dimensiones de las obras planteadas.

- Ítem 9. Concreto de 14 MPa. Los materiales no coinciden con lo requerido en las especificaciones para tal actividad. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 10. Retaluzado. El APU no es claro, se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítems 11. Excavación en roca. Los rendimientos incluidos para esta actividad son bastante bajos y queda supeditado al tipo de material. Se sugiere reevaluar el precio.
- Ítem 12. Cunetas concreto. La cantidad de acero es inferior a la necesaria para cunetas tipo INVIAS y el personal es insuficiente para los rendimientos marcados. Se incluye en el ítem la excavación manual de la cuneta, sin embargo no se contempla la disposición de los materiales resultantes. Se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 13. Muro gaviones. Los rendimientos propuestos son muy elevados para el trabajo a realizar con ese personal. Se sugiere revisar el procedimiento y reevaluar la unidad.
- Ítem 14. Muro reforzado de 28 MPa. Falta incluir en el precio la bomba de concreto y los elementos auxiliares para la ejecución de los muros, igualmente no se han contemplado los transportes de los equipos ni el concreto. Por otro lado, según los diseños la cantidad de acero por metro cúbico es superior y no se ha contemplado el alambre de amarre. Igualmente el material de formaleta incluido limita la altura posible de muro a no

debe ser transportado por la vía férrea con los equipos que entrega la entidad, personal y consumibles

ITEM 9: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

ITEM 10: esta actividad se refiere al perfilado o tendido del talud cuando no requiere material de relleno. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 11. El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado

ITEM 12. El APU corresponde a cantidades y rendimientos con base en el contrato actual. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

ITEM 13. La entidad está pagando por m3 y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud.

mas de 2 metros incluyendo zapata por lo que se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

- Ítem 15. Filtro trasdós. No se ha incluido la formaleta para la ejecución de dicha unidad según marcan los diseños, e igualmente los rendimientos son muy altos para las condiciones de la ejecución. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 17. Localización y replanteo m2. Los precios de los descompuestos no son de mercado para un personal cualificado y unos equipos homologados. Igualmente la unidad de m2 genera un conflicto por sus posibles interpretaciones tanto en la medida de la obra como la cantidad de replanteos necesarios para la ejecución de la obra. Se sugiere cambiar la unidad por comisión de topografía como unidad mensual
- Ítem 18. Acero de refuerzo. No se ha incluido ningún equipo para la colocación del acero (grua para pilotes) ni andamios (muros altura mayor a 1,5 metros). Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 19. Relleno para estructuras. El transporte del material exige un transporte mixto, el cual no es posible por las condiciones planteadas del contrato, tanto por la ejecución en plazo como la disponibilidad de equipos. Se solicita revisar.
- Ítem 21. Concreto lanzado. No se ha incluido el transporte de materiales y equipos, así como la disposición de los residuos. Se solicita revisar.
- Ítem 22 y 23. Pernos y dren perforado. No se ha incluido el transporte de materiales y equipos. Se solicita revisar.
- Ítem 24. Anclaje activo de 4 torones. Se requiere revisar el precio porque solo incluye el equipo de perforación y no los equipos de elevación auxiliares ni los de tensión de los anclajes. Por otro lado faltan todos los transportes. Se sugiere revisar el concepto de

ITEM 14: La entidad revisó y ajusto el APU. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 15: La entidad ajustó el APU. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 17: EL ítem corresponde a un precio de mercado, que de hecho supera el valor del contrato actual. Por otra parte, las unidades de medida en levantamientos corresponden a unidades de área y es el caso del presente proyecto, con lo cual no se acepta el cambio a topografía mensual

ITEM 18. El APU corresponde únicamente a acero de refuerzo. La grúa o elemento de colocación se pagará en el APU respectivo que se requiera

TEM 19. Su observación no puede ser tenida en cuenta, ya que se está pagando un transporte de material de afirmado y adicionalmente no se incluyen costos de transportes



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

- Ítem 27. Perforación con Widia. El precio no es de mercado para el concepto marcado. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- General. Se sugiere revisar de forma general revisar los equipos a utilizar para cada actividad bajo las características de las obras (ej. no se puede usar motoniveladoras para el relleno de una alcantarilla) y los transportes donde falta en su mayoría los transportes de los equipos (no pueden transportarse por la vía férrea) o los transportes (no hay continuidad para el suministro de materiales). Falta incluir los transportes de todo el personal a las obras.

adicionales, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carrmotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes.

ITEM 21: Este APU ya fue revisado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se incluyó el transporte de materiales.

ITEM 22 Y 23: Estos APU ya fueron revisados por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se incluyó el transporte de los pernos.

ITEM 24: Este APU ya fue revisado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se modificó el precio y agregó el transporte.

ITEM 27. El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado.

General: Se reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.

		<p>– MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR. Se requiere de unas especificaciones detalladas de cada ítem, incluyendo un APU para su valoración. Por otro lado, se requiere que estas unidades sean ejecutadas con personal y recursos de administración por las características de cada unidad. Igualmente los precios de los ítems están por debajo de los de mercado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ítem 30. Instalación de riel con transporte. No está clara la unidad a evaluar, se desconoce las características del riel a transportar, su peso, longitud de barra,... Igualmente se desconoce quien realiza la carga, en qué lugar se realizaría, accesibilidad de camiones,... Se solicita revisar la unidad.</li> <li>• Ítem 31. Instalación de riel. El contenido del APU no coincide con lo requerido ya que en el APU se incluyen elementos de fijación de traviesas pero no eclisas, lo cual no se ajusta a la realidad e induce al error de interpretación del interventor. Se solicita revisar la unidad.</li> <li>• Ítem 32. Mantenimiento de pasos a nivel. Se solicitar aclaración sobre el cobro de dicha unidad.</li> <li>• Ítem 34. Traviesas de concreto. Se solicita incluir la distancia real de la planta de traviesas de concreto con homologación en Colombia hasta la estación de La Caro.</li> <li>• Ítem 38. Traviesas de madera para puentes. Las especificaciones técnicas (anexo 10) sugieren que se trata de vía en balasto sobre placa, sin embargo los puentes del corredor son puentes metálicos, por lo que no coincide. Igualmente el precio dependerá de las características de los materiales haciendo que el precio propuesto sea inferior a una calidad aceptable para tal efecto. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.</li> </ul>	<p>Técnica</p>	<p><b>MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR</b></p> <p>La entidad publico todos los APUS de los ítems 30 al 38, lo cual no es correcta la aseveración del interesado. Las especificaciones están dadas en el anexo 10 y los precios tienen como referencia el contrato actual y cotizaciones realizadas por la entidad. La entidad tiene claramente separadas las actividades a cargo de las cuadrillas de administración en el apéndice técnico.</p> <p>ITEM 30: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá-Belencito, en el Numeral 3.4.1 Mantenimiento de la infraestructura se aclara lo solicitado.</p> <p>ITEM 31: La entidad ajustó el APU. La forma de pago es por ml de vía. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar</p> <p>ITEM 32: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá-Belencito, en el Numeral 3.4.1 Mantenimiento de la infraestructura, se aclara la forma de pago del mantenimiento de los pasos a nivel. El precio corresponde a un precio global y tal cual como lo define el Apéndice Técnico "iniciará con concepto de la interventoría y que se cancelará previa presentación de las facturas que soporten los arreglos efectuados en las distintas estaciones"</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>ITEM 34: Se ajustó el APU de acuerdo a su observación.</p> <p>ITEM 38: No hay ningún numeral que hable de vía en placa. En el anexo 10 están las especificaciones de las traviesas. El Precio ya fue ajustado con base en una observación anterior del interesado</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MATERIAL RODANTE. Se requiere la definición exacta del ítem 40, tanto los materiales incluidos, procedimientos, personal y forma de pago, puesto que según se establece en el apéndice técnico, todos los trabajos de esta actividad es necesario subcontratarlos a un externo.</li> <li>- GASTOS DE ADMINISTRACIÓN. Se sugiere revisar el concepto global de los ítems contemplados en el capítulo VII, por ejemplo el número de cuadrillas con el número de carromotores. Se requiere la revisión y el desglose de cada elemento contemplado en los ítems 61, 62, 63, 64 y 65 ya que el valor es muy inferior a lo necesario.</li> <li>- SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO. Se requiere aclaración sobre las pólizas que se incluirían dentro de este rubro.</li> </ul>		<p>Material Rodante: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá- Belencito, en el Numeral 3.8 se definen las actividades asociadas al Puesta a punto, mantenimiento, repuestos, pinturas, servicios contratados para material rodante y carromotores.</p> <p>Gastos de Administración: El Contratista dispone de 3 carromotores suficientes para los trabajos objeto del presente contrato. Además de combustibles y personal para su uso. En el En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá- Belencito, en el Numeral 3.3.1, se definen las actividades de los ítems 61,62,63,64 y 65, los valores de los mismos fueron ajustados de acuerdo a observación anterior del interesado.</p> <p>Finalmente, la póliza que se cubrirá con cargo al ítem del presupuesto son las póliza todo riesgo de infraestructura y todo riesgo de equipos</p>

		<p>5. Requisitos habilitantes: Generalidades: (Página 28 en adelante):</p> <p>(Numeral 2.1 Generalidades): Respecto a la definición de LIDER de una estructura plural de detalla en este numeral:</p> <p><i>"El LIDER deberá tener como mínimo un porcentaje de participación en la figura asociativa del cincuenta y un por ciento (51%), encontrándose obligado a acreditar como mínimo el cincuenta y un por ciento (51%) de la experiencia exigida mediante la sumatoria de los valores de los contratos acreditados como experiencia, en SMMLV de acuerdo con el presente pliego."</i></p> <p>Esta exigencia exime de poder presentarse a la licitación a Consorcios y Unión Temporal de Empresas que actualmente existen, por lo que están limitando la participación libre en esta licitación pública.</p> <p><u>Cuestión 1:</u> Se solicita eliminar la exigencia de requerir un LIDER con un 51% de la figura asociativa.</p> <p><u>Cuestión 2:</u> En caso contrario, se solicita aclarar si el caso de participación en forma de consorcio, en el que figuren varias empresas controladas por la misma Matriz, ¿se podrían sumar los porcentajes de todas estas empresas controladas por la misma Matriz para alcanzar el porcentaje requerido para la figura de LÍDER de la estructura plural?</p>	<p>Técnica</p> <p>Jurídica Estructuración</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. En cuanto a la solicitud de modificar los porcentajes o requisitos establecidos para el LÍDER, la entidad manifiesta que el desarrollo del proyecto requiere de una alta experiencia CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS que se manifiesta en los requisitos establecidos en el Pliego de Condiciones, como consecuencia la entidad ajustará el tema en el pliego de condiciones definitivo.</li> <li>2. Como lo establece el numeral 2.1. el líder debe ser un integrante de la estructura plural por lo que no sería posible efectuar la sumatoria de empresas controladas por una misma matriz.</li> </ol>
		<p>(Numeral 2.1 Generalidades): Respecto a los efectos en los que se acredita la experiencia del proponente se detalla la validez de los contratos suscritos con las siguientes condiciones:</p> <p><i>"Corresponder a contratos con entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital o municipal, para establecimientos públicos, empresas industriales y comerciales del Estado o sociedades de economía mixta y/o para gobiernos internacionales y/u organismos multilaterales y/o Asesoría para el sector público a nivel nacional o internacional <u>y/o empresas privadas siempre</u> y cuando cumplan con los requisitos del pliego."</i></p> <p><u>Cuestión:</u> De esta redacción el Licitador entiende que son válidos los contratos suscritos con empresas privadas a efectos de acreditar la experiencia requerida, siempre que cumplan con el resto de requisitos del Pliego. ¿Es correcto nuestro entendimiento?.</p>	<p>Técnica</p>	<p>Los requisitos del pliego están definidos en el numeral 2.7 Experiencia del Proponente al señalar "Para efectos de la habilitación, se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general TIPO A y TIPO B: (i) Aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer orden con el ente contratante, o (ii) los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las obras (Esta última previsión aplica únicamente para contratos derivados de contratos de obra celebrados en Colombia o con organismos multilaterales celebrados en Colombia).",</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>De igual manera el pliego en el mismo numeral señala “ <i>En relación con los <b>contratos celebrados en el exterior</b>, debe tenerse en cuenta que <b>solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales</b>”.</i></p> <p>“ <i>Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO C, la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente o dueño de la red en caso de proyectos privados y en cualquiera de los casos deberá indicar la carga transportada por año, inicio de la operación y terminación de la operación.</i>”</p>
	<p>6. Requisitos habilitantes. Aspectos relacionados con la capacidad jurídica: (Página 30 en adelante):</p> <p>(Numeral 2.2.1. Carta de presentación de la propuesta): En este numeral se hace referencia a la cualificación técnica del “representante legal de la sociedad o estructura plural proponente”, de tal manera que:</p> <p><i>“El representante legal del proponente (figura asociativa o proponente individual) deberá ser profesional en Ingeniería Civil, para lo cual deberá adjuntar fotocopia de la <u>matrícula profesional y certificado de vigencia de la misma</u>, expedida con una antelación no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de recepción de las propuestas.”</i></p> <p><u>Cuestión:</u> ¿Qué entiende la ANI como “profesional de la Ingeniería civil”? Parece desprenderse de esta redacción que debe ser un profesional “registrado” como tal en Colombia. Y por lo tanto no daría validez a proposiciones firmadas por profesionales de la Ingeniería Civil de otras nacionalidades y con otras formas de registro/matriculación en otros Países. ¿Es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>El inciso primero del artículo 20 de la Ley 820 de 2003 establece: “PROPUESTAS Y CONTRATOS. Las propuestas que se formulen en las licitaciones y concursos abiertos por entidades públicas del orden nacional, seccional o local, para la adjudicación de contratos cuyo objeto implique el desarrollo de las actividades catalogadas como ejercicio de la ingeniería, deberán estar avalados, en todo caso, cuando menos, por un <u>ingeniero inscrito y con tarjeta de matrícula profesional</u> en la respectiva rama de la ingeniería.”</p> <p>Por lo anterior, el ingeniero que avale la propuesta deberá cumplir con los requisitos de estar inscrito en el COPNIA y contar con tarjeta de matrícula profesional.</p>

	<p>(Numeral 2.2.2 Aval de la propuesta): En este apartado se indica lo siguiente:</p> <p><i>"Cuando el representante legal del proponente (figura asociativa o proponente individual) no sea profesional en Ingeniería Civil, la propuesta deberá ser avalada por una persona natural profesional en el área mencionada, completando la información en el Anexo 1 Carta de Presentación de la Propuesta, adjuntando fotocopia de la matrícula profesional y certificado de vigencia de la misma, expedida con una antelación no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de recepción de las propuestas."</i></p> <p><u>Cuestión:</u> De esta redacción este Proponente entiende que aunque el representante legal del proponente no sea profesional de la ingeniería civil, basta con que se aporte y apoye la presentación y firma de estos documentos con el aval (firma) de un profesional de la ingeniería civil. Es decir, los documentos, tales como el Anexo 1, deberían presentar en este caso una doble firma. ¿Es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Es correcto su entendimiento</p>
	<p>(Numeral 2.2.3. Existencia y representación legal. Personas nacionales o extranjeras con sucursal en Colombia): Se indica para este tipo de proponentes que el "certificado de existencia y representación" emitido por la Cámara de Comercio, debe incluir entre otras esta información:</p> <p><i>"El objeto social deberá incluir o permitir desarrollar el objeto del presente proceso;"</i></p> <p><u>Cuestión:</u> De esta redacción parece indicarse que todos y cada uno de los proponentes, concurran en solitario o como miembros de una estructura plural, deben incluir en su objeto social el poder desarrollar al menos las tres especialidades/experiencias requeridas por el Pliego, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías férreas.</li> <li>• Control de tráfico u operación de infraestructura en proyectos ferroviarios.</li> <li>• Operación de trenes de carga.</li> </ul> <p>Con este entendimiento se hace notar que la "operación de trenes de carga" como tal es efectuada por sociedades de especial dedicación. De esta manera se hace complicado el cumplimiento de la exigencia. Es por ello por lo que se sugiere que se re defina el alcance de la exigencia sobre el "objeto social" permitiendo que cada empresa aporte su objeto social original y que la experiencia se alcance por suma o aglutinación de varios proponentes si fuese necesario.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>El objeto social debe guardar una relación directa con el objeto del contrato, es decir, que la empresa pueda ejecutar la "REPARACIÓN Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS QUE PRESENTA LA VÍA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA - CHIRIGUANÁ Y BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APENDICES TECNICOS, ASÍ COMO SU ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA, OPERACIÓN Y CONTROL DE TRÁFICO ENTRE OTRAS ACTIVIDADES."</p>

	<p><b>(Numeral 2.2.4. Autorización para presentar propuesta y firmar contrato):</b> este numeral expone que:</p> <p><i>"Este documento deberá ser presentado, por todos los proponentes, nacionales y extranjeros, individuales o integrantes de consorcios o uniones temporales, que de acuerdo con sus estatutos lo requieran".</i></p> <p><i>Cuando en el certificado de existencia y representación legal de la persona jurídica proponente (Colombiana o Extranjera) aparezcan restricciones a su representante legal para contraer obligaciones en nombre de la misma, se deberá adjuntar a la propuesta el documento de autorización expresa del órgano social competente, en el cual conste que está debidamente facultado para presentar la propuesta, la celebración del contrato y la realización de los demás actos requeridos para la ejecución del contrato en caso de resultar adjudicatario.</i></p> <p><u>Cuestión:</u> De esta redacción se desprende que si habiendo presentado el "certificado de experiencia y representación" emitido por la Cámara de Comercio, y en este se reflejase que la Sociedad bien de manera individual o bien como miembro o parte de una estructura plural da facultades a su "representante legal" para contraer obligaciones en nombre de la misma, en concreto presentar ofertas y firmar contratos (sin restricciones de importe), se entiende que esta "autorización" queda implícita en este certificado y que no es necesario emitir uno específico. ¿Es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Su entendimiento es correcto</p>
	<p><b>(Numeral 2.2.6. ACUERDO DE GARANTÍA (Formato 7)):</b></p> <p>En el formato indicado, hace referencia en varios párrafos a "Contrato de Consultoría".</p> <p><u>Cuestión:</u> Entendemos que debería hacer referencia I "Contrato de Obras". ¿Es correcto nuestro entendimiento?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Se ajustará mediante adenda en el sentido de aclarar que se hace referencia a un contrato de obra.</p>

		<p><b>7. Requisitos habilitantes. Capacidad financiera: (Página 38 en adelante).</b></p> <p>(Numeral 2.6 Requisitos financieros): En este apartado se indica</p> <p>"En el caso de estructuras plurales, los requisitos habilitantes serán acreditados por todos los miembros del respectivo proponente plural, en los términos dispuestos en el Pliego de Condiciones, quienes deberán acompañar sus propuestas con el certificado del RUP"</p> <p>(Numeral 2.6.1 Capacidad financiera): En este apartado se indica</p> <p>"Los proponentes deberán acreditar su capacidad financiera demostrando que el Proponente individual, y en el caso de la figura asociativa, mediante la ponderación de los componentes de los indicadores...."</p> <p><u>Question:</u> Como se aprecia en el primer numeral se expresa que "todos los miembros de una estructura plural" deben cumplir de manera individual con cada requisito habilitante. Esto entre en contradicción con lo expresado en el numeral 2.6.1., en el que se indica la "ponderación" de los indicadores de los miembros de estas estructuras plurales. ¿Cuál de las dos indicaciones es la aplicable?</p>	<p>Financiera</p>	<p>Los proponentes deberán acreditar su capacidad financiera demostrando que el Proponente individual, y en caso de la Figura asociativa, mediante la ponderación de los componentes de los indicadores, de acuerdo a la opción 1 (uno) sugerido por el "Manual para Verificar los Requisitos Habilitantes en los Procesos de Contratación" de Colombia Compra Eficiente. Es decir, que cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador de acuerdo con su participación en la figura del oferente plural, valga indicar: unión temporal, consorcio, etc.</p>
		<p><b>8. Requisitos habilitantes. Capacidad Organizacional: (Página 41).</b></p> <p>(Numeral 2.6.2. Capacidad Organizacional): Se definen bajo este numeral los requisitos que deben cumplir los Proponentes respecto de su "rentabilidad de patrimonio" y "rentabilidad del activo". La condición para ambos es que el indicador sea positivo.</p> <p>La definición de ambos índices resulta de un cociente, por lo tanto no se entiende que el resultado exigido deba ser "positivo".</p> <p><u>Question:</u> Se ruega aclarar si esta condición está correctamente definida.</p>	<p>Financiera</p>	<p>Los indicadores que miden la capacidad organizacional de un proponente, están definidos como rentabilidad sobre patrimonio y rentabilidad sobre activo, considerando que una firma postulante está bien organizada, cuando de su operación se registra resultados que señalan que es "Rentable".</p>

9. Requisitos habilitantes. Capacidad residual para la contratación de las obras (CR): (Páginas 41 a 47).

(Numeral 2.6.3. Capacidad residual para la contratación de las obras (CR)): Entre los diversos índices y coeficientes que se deben obtener para calcular el CR se definen:

(Numeral 2.6.3.1. Capacidad de Organización (CO))

Se pide aportar el mayor ingreso operacional en los últimos 5 años.

Cuestión: En el caso de empresas no nacionales, si no se dispone aún de las cuentas anuales correspondientes al último año fiscal (2016) según la legislación vigente en el país de origen, ¿se pueden considerar cinco años a contar desde el último año con el informe de cuentas auditados (2015)?

(Numeral 2.6.3.3. Capacidad Técnica (CT))

*"Para acreditar la capacidad técnica (CT) el proponente individual o cada uno de los integrantes del proponente plural deberán diligenciar el anexo FORMATO 5C CR-2 en el cual relacionarán los socios y profesionales de la arquitectura, ingeniería y geología vinculados mediante una relación laboral o contractual conforme a la cual desarrollen actividades relacionadas directamente con la construcción. Dicho anexo deberá presentarse suscrito por el proponente o su representante legal y el revisor fiscal si está obligado a tenerlo, o el auditor o contador si no está obligado a tener revisor fiscal."*

En el formato 5C CR-2 se relacionan una serie de datos a aportar de estos socios y profesionales que desarrollan una actividad relacionada con la construcción en relación con el Proponente.

Nombre del Socio y/o Profesional de la Arquitectura, Ingeniería o Geología	Profesion	No. de Matricula Profesional	Número y Año del Contrato Laboral o de Prestación de Servicios	Vigencia del Contrato
----------------------------------------------------------------------------	-----------	------------------------------	----------------------------------------------------------------	-----------------------

Con esta definición no queda claro de qué manera un Proponente no nacional puede aportar la "experiencia" de los técnicos y profesionales de la construcción que estén en relación con él. Ya que el

Financiera

Para la capacidad residual, respecto al componente de capacidad organizacional, el proponente deberá anexar el "Estado Financiero - Estado de Resultado", que registre el mejor ingreso operacional de los últimos cinco (5) años, debidamente auditado y aprobado, al 31 de diciembre de 2015 o al último año fiscal, que hayan sido tomados como base para decretar dividendos y para la liquidación del impuesto de renta o su equivalente. Los Estados Financieros deben estar aprobados por la asamblea de accionistas, junta de socios o el órgano social competente, correspondientes al último cierre anual ordinario.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>"número de matrícula profesional" corresponde a una definición Nacional no habitual en otras Jurisdicciones como tal; pero si existen otras como la pertenencia a Colegios Profesionales u Organizaciones de Profesionales que se encargan de regir la organización de la Profesión.</p> <p><u>Cuestión:</u> Se ruega aclarar de qué manera un "Proponente No Nacional" puede aportar su capacidad técnica proveniente de otras jurisdicciones, entendiéndose que la aportación de los certificados de membresía a Colegios o Asociaciones Profesionales son válidos.</p>		Respecto a la Capacidad Técnica (CT), puntualmente en relación con el diligenciamiento al Formato 5C CR2, correspondiente a la información de la "Matrícula Profesional", por lo anterior los profesionales que se presenten deberán cumplir con el lleno de requisitos necesarios para el ejercicio de las profesiones mencionadas en la guía de capacidad residual de Colombia Compra eficiente.
	<p><b>(Numeral 2.6.3.4. Saldos de contratos en ejecución (SCE)):</b></p> <p>En el caso de utilización de contratos internacionales y debido a las gestiones a realizar por el revisor fiscal y/o el contador o auditor, según corresponda y dado que se indica que los cálculos serán a la fecha de cierre del presente proceso, teniendo en cuenta que esta es el 19 de abril, ¿podría ser la fecha tope para completar el listado de contratos el 31 de marzo?</p>	Financiera	Para determinar el Saldo de Contratos en Ejecución - SCE, el proponente individual o todos los integrantes si es plural, deberá presentar diligenciado el FORMATO 5D CR-3, suscrito por su representante legal y su revisor fiscal, si el proponente está obligado a tenerlo, o por el contador o su auditor independiente, el cual contenga la lista de todos los contratos adjudicados, suscritos y todos los contratos en ejecución de obras civiles tanto a nivel nacional o internacional, <u>a la fecha de cierre del presente proceso</u> , con Entidades públicas o privadas, incluyendo contratos de concesión y los contratos de obra suscritos con concesionarios.

**10. Requisitos habilitantes. Experiencia del proponente: (Página 47 en adelante).**

Según el apartado 1.2.1. Clasificación UNSPSC, se exige tener una clasificación con el código 95111604; no obstante, para los cálculos de la capacidad organizacional, los códigos que se requieren para el cálculo de la experiencia (E) son los inscritos en el RUP en el segmento 72 "Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento".

El código exigido corresponde a Vías de tráfico abierto en línea de ferrocarril, lo cual está enfocado exclusivamente a la operación férrea, lo cual aun siendo una exigencia contractual, el contrato no cuenta con ningún contrato suscrito de transporte de carga ni con un importe destinado a tal fin; sin embargo, el 68 % del valor del contrato corresponde a trabajos de construcción, mantenimiento, renovación,...

Por otro lado, en el apartado en mención, para los requisitos habilitantes, se exige demostrar una experiencia tipo C, mediante unos contratos de transporte de carga que justifiquen un transporte anual de 20.000 toneladas de carga bajo unas consideraciones específicas que limitan la participación libre de las empresas.

Se solicita eliminar el requisito exigido de la experiencia tipo C, ya que con la acreditación del código UNSPSC en el RUP se satisface el requerimiento como operador.

**(Numeral 2.7. Experiencia del proponente):**

Respecto a la "Experiencia del Proponente" tratada en el Punto 2.7, se indica lo siguiente:

"Para efectos de la habilitación, se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general: (i) Aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer orden

Técnica

La entidad con el presente contrato busca reactivar la operación de carga en los dos corredores objeto de la presente licitación, razón por la cual requiere que el Contratista tenga experiencia en operación de trenes de carga, razón por la cual no se acepta la observación.

En relación a las observaciones de la experiencia tipo C respondemos en el mismo orden:

1. en primer lugar la entidad aclara que no recibió permisos, ni licencias ni documentos anexos y si a así fuera el interesado debe ceñirse a lo indicado en el Pliego toda vez que la entidad no entrara a evaluar y a pronunciarse sobre documentos que entreguen los interesados.

2. Respecto a la propuesta de la opción A, la entidad no podría validar información con documentos que no vengan soportados o validados y menos sin ninguna firma con lo cual no procede la solicitud

3. no se acepta la solicitud de la experiencia tipo C y que sea válida por la clasificación UNSPSC. Además que en la nota 3 de forma de acreditar la experiencia se describen las posibilidades que tienen los oferentes de satisfacer la información que requiere la entidad.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>con el ente contratante, o (ii) los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las obras (Esta última previsión aplica únicamente para contratos derivados de contratos de obra celebrados en Colombia o con organismos multilaterales celebrados en Colombia)*</p> <p>*****</p> <p>En relación con los contratos celebrados en el exterior, debe tenerse en cuenta que solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales.</p> <p>*****</p> <p>FORMA DE ACREDITAR LA EXPERIENCIA</p> <p>Para la acreditación de los TRES tipos de experiencia solicitadas, los contratos deberán ser acreditados mediante la presentación de la siguiente documentación:</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>i. CERTIFICACIÓN DE EXPERIENCIA expedida por la entidad contratante, en la cual deben encontrarse los datos requeridos en el pliego de condiciones. (OBLIGATORIO).</p> <p>ii. Acta de Entrega y Recibo Definitivo, debidamente diligenciada y suscrita por las partes involucradas, en la cual se incluya la información faltante en la Certificación de Experiencia. (SI ES NECESARIO).</p> <p>iii. Acta de liquidación y/o el acto administrativo de liquidación (si el contrato fue liquidado), en las cuales se incluya la información faltante en la Certificación de Experiencia. (SI ES NECESARIO).</p> <p>iv. Copia del Contrato (o de los folios pertinentes) que contengan la información faltante en la Certificación de Experiencia. (SI ES NECESARIO).</p> <p>*****          NOTA 3: Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO C, la certificación podría ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente, o dueño de la red en caso de proyectos privados, y en cualquiera de los casos, deberá indicar la carga transportada por año, inicio de la operación y terminación de la operación.          *****</p> <p><b>TIPO C: EXPERIENCIA EN OPERACIÓN DE TRENES DE CARGA</b>          La experiencia que se tendrá en cuenta para la habilitación serán los contratos que cumplan lo indicado en el pliego de condiciones que estén terminados o en ejecución.</p> <p>Los proponentes deberán diligenciar el formato correspondiente y acreditar la información sobre mínimo UN (1) y máximo TRES (3) contratos o certificaciones que indiquen la que el proponente haya realizado la operación de trenes de carga.</p> <p>No se tendrán en cuenta contratos de operación de suministro de materiales o personal para mantenimiento de vía.</p> <p>Sólo se deberá presentar información sobre mínimo UN (1) o máximo TRES (3) contratos o certificaciones.</p> <p>Únicamente se tendrán en cuenta contratos o certificaciones que se hayan ejecutado en redes ferroviarias que involucren operación en vía principal, lo que quiere decir que no se validarán contratos o certificaciones que relacionen obligaciones que se limiten exclusivamente a estaciones o patios de maniobras o de materiales o personal para mantenimiento.</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN****Código:** GCOP-F-006**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

Para efectos de la habilitación de los proponentes respecto a la experiencia en operación de carga de proyectos férreos, se validará cuando el proponente haya movilizado más de 20.000 toneladas netas en un año.

Si el proponente en la estructura plural anterior (consorcio o unión temporal o concesionario), para el volumen de carga solicitado por la entidad, este deberá tener una participación mínima del 10% dentro de la estructura plural"

Centrándonos en la Experiencia Tipo C este Proponente quiere exponer lo siguiente para que si la ANI lo considera oportuno se tenido en cuenta:

1.- Este Proponente está acreditado como "Empresa Ferroviaria" (equivalente a Operador de trenes de Carga en la legislación colombiana) en el Reino de España y realiza este servicio para multitud de clientes a través de la red RFIG (Red Ferroviaria de Interés General del estado español). La red RFIG es propiedad del Estado y está Administrada por el ADIF (Administrador de Infraestructura Ferroviaria de España).

2.- La forma de Operación y Gestión de la red ferroviaria española puede ser consultada en el documento público denominado "Declaración de Red" (abierto al público) y cuyo link de consulta les adjuntamos: [http://www.adif.es/es\\_ES/conoceradif/doc/CA\\_DRed\\_Completo.pdf](http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/CA_DRed_Completo.pdf)

En este documento en el punto 2.2 se detalla la forma legal de funcionamiento de Operadores Privados de Carga (las denominadas Empresas ferroviarias), así como los requisitos habilitantes solicitados por el ADIF.

En este documento en su página 20 aparece el listado de empresas habilitadas para tales servicios.

3.- A modo de resumen de lo referido en el documento de "Declaración de Red" nos permitimos puntualizar:

- Las "Empresas Ferroviarias" para poder operar trenes de carga en la red de ADIF deben disponer de:
  - Licencia de Empresa Ferroviaria.
  - Certificado de seguridad.

Estos dos documentos permiten a los convoyes ferroviarios de una empresa (privada) el acceso a la red propiedad del ADIF. Y no hay un contrato entre ADIF y las empresas o documento similar.

- ADIF no controla el número de toneladas transportadas, sino que regula, controla y factura en base a los "Kilómetros" recorridos por los Convoyes de cada Empresa.  
La facturación del derecho de uso o circulación por la red ferroviaria se realiza por lo tanto en base a Kilómetros recorridos por los convoyes ferroviarios.

Esta facturación se organiza o divide en dos etapas de pago:

1. Canon de acceso "anual": Se establece este pago, como un pago único al inicio del año, en base a una estimación de los Kilómetros que van a recorrer los convoyes ferroviarios de la Empresa. (Nota: se estima en base a lo circulado el año anterior).

2. Facturaciones mensuales de la "reserva de capacidad" y del "canon de circulación". Mes a mes se factura en base a los kilómetros realmente recorridos y las vías (secciones) ocupadas.

ADIF no emite ningún certificado de circulación por su red. Lo más parecido sería el Documento de Pago (factura) de "Canon de acceso anual", donde se declaran los kilómetros recorridos en la red por los convoyes ferroviarios de la Empresa.

- En el día a día, la relación entre la empresas y el ADIF se centraliza en un sistema informatizado en el que se declaran cada composición (convoy), su origen y destino, distancia a recorrer, estimación de carga, tiempos de ocupación, etc. Con este Documento digital se controlan las circulaciones. Cada uno de estos documentos se conocen como "Modelo 1007", pero como se ha indicado forman parte de un sistema digital integrado controlado por ADIF.

4.- Por otro lado la relación contractual generadora del servicio de transporte de carga, se establece entre las Empresas Ferroviarias y empresas de transporte multimodal, que a su vez se relacionan con los generadores de carga (factorías, plantas de energía, empresas consignatarias, etc). En el caso de nuestra empresa se encuentran clientes como SICSA, Macandrews España, VTG, Constru-Rail, etc. Con estas empresas privadas se establece una relación documental que incluye desde un contrato de servicio de transporte, así como una serie de facturas mensuales por los servicios prestados. En general la forma de facturación es por unidad de convoy o tren, independientemente de la carga transportada.

Con lo expuesto en los puntos 1 y 2 de esta cuestión, este Proponente solicita respetuosamente a la ANI lo siguiente a la hora de validar la Experiencia tipo C:

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><b>OPCION A:</b></p> <p>En primer lugar este Proponente presenta copia de los permisos facilitados por ADIF España para poder Operar trenes de Carga en su red principal (RFIG): "Licencia de empresa Ferroviaria" y "Certificado de Seguridad".</p> <p>En segundo lugar y dado que este Proponente dispone de cartas de liquidación y facturas emitidas y pagas a ADIF en base a los cánones de transporte por Kilómetro se solicita respetuosamente sean validadas estas cantidades, proponiéndose la siguiente conversión de kilómetros recorridos a toneladas transportadas (por ejemplo):</p> <p>En el año 2015 el proponente realizó servicios por un total de 1.941.867 Km –tren (más de 1,9 millones de kilómetros). Si se considera un tren tipo y un recorrido tipo podremos llegar a un total aproximado de toneladas transportadas por año, así:</p> <p>Recorrido tipo (territorio español): 500 KM.</p> <p>Tren tipo portacontenedores: 1 locomotora (3.000 Cv de potencia) + 30 plataformas de 45 pies para contenedores de 20 pies. En general un tren de este tipo lleva unos 80 TEUS. La TARA de las</p>			
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>locomotoras y los contenedores son de 130 ton en el caso de la locomotora y 23 toneladas para cada plataforma. Un TEU equivale a 26 toneladas (contenedor +carga), de las que la carga son unas 23 toneladas.</p> <p>Peso estimado max.: 130 Ton + 30 plataformas x 23 ton +80 TEU x 26 ton = 2.900 ton por Convoy.</p> <p>Peso carga: 80 TEUS x 23 ton = 1.840 ton-tren.</p> <p>Por lo tanto la equivalencia sería: <math>(1.941.867 \text{ Km-tren} / 500 \text{ Km-tren}) \times 1.840 \text{ ton-tren} = 7.146.070</math> toneladas</p> <p>Es decir, estamos hablando de un aproximado de 7,1 Millones de Toneladas en el año 2015.</p> <p>Como tercer justificante y para complementar esta información, se podrían entregar una serie de copias o impresiones de los documentos "Documento de tren 1007" y "Boletín de circulación y frenado". Con una pocas copias de estos documentos (cada una corresponde a un tren o convoy) de un mes en concreto, se llegaría a lo requerido por el Pliego. No obstante hay que recalcar que estas "fichas" son salidas o outputs de un sistema integra de gestión digital (sin una firma o identificación legalizable).</p>		
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

**OPCION B:**

Considerando que la relación entre ADIF y este Oferente estaría demostrada (mediante las "Licencia de empresa Ferroviaria" y "Certificado de Seguridad" emitidas por ADIF de España) y ante la imposibilidad de obtener de ADIF unos documentos que se adapten a los datos requeridos, y dado que la relación contractual entre el Proponente se establece con unos "Terceros clientes" que sí pueden acreditar la carga transporta por el Proponente (obsérvense la factura anexa ejemplo), solicitamos respetuosamente sean considerados como válidas certificados emitidos por estos "generadores de carga" (empresas privadas) o bien las propias facturas de los servicios que se les contratan soportadas por el contrato privado entre las partes.

Habría que tener en cuenta una conversión entre Nº de trenes/convoyes facturados y las toneladas reales, para lo cual este oferente sugiere se emplee la misma regla antes indicada que repetimos, así:

Tren tipo portacontenedores: 1 locomotora (3.000 Cv de potencia) + 30 plataformas de 45 pies para contenedores de 20 pies. En general un tren de este tipo lleva unos 80 TEUS. La TARA de las locomotoras y los contenedores son de 130 ton en el caso de la locomotora y 23 toneladas para cada plataforma. Un TEU equivale a 26 toneladas (contenedor +carga), de las que la carga son unas 23 toneladas.

Peso estimado max.: 130 Ton + 30 plataformas x 23 ton +80 TEU x 26 ton = 2.900 ton por Convoy.

Peso carga: 80 TEUS x 23 ton = 1.840 ton-tren.

De esta manera se lograría la conversión.

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p><b>OPCION C:</b></p> <p>En el caso de empresas no nacionales y ante la dificultad de acreditar documentalmente el volumen movilizado en la forma solicitada en este Pliego, y debido a las particularidades de los diferentes sistemas de gestión de las administraciones ferroviarias en otros países, se estaría limitando la libre participación de las empresas al incluir este criterio.</p> <p><u>Se solicita eliminar el requisito exigido de la experiencia tipo C, ya que con la acreditación del código UNSPSC en el RUP se satisface el requerimiento como operador.</u></p>		
8	<p>VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A. Emilio Machin mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p><b>Observaciones al Estudio Previo:</b></p> <p>1. Especificaciones esenciales (Numeral 3.3.A. Obligaciones Generales)</p> <p>En el punto 3.3.A sobre "Obligaciones Generales del Contrato" se citan de manera sistemática las obligaciones generales a las que debe responder el Contratistas. Entre ellas se cita:</p> <p>"Operación de la carga de los contratos actuales de operación".</p> <p><u>Este Oferente solicita respetuosamente a la ANI especifique qué contratos de Operación existen actualmente o a cierre del proceso de Licitación, y de existir, se ruega sea entregada la información completa.</u></p>	Técnica	<p>Actualmente se ha suspendido la operación de carga en los corredores férreos, pero es bien sabido por el interesado VIAS Y CONSTRUCCIONES quien hizo parte del Contratista DRACOL que hay un acuerdo con generadores de carga "cemento" a los cuales se les hizo un tren de prueba y que en caso de reactivarse la operación de carga se deberá prestar el servicio a dueños de carga como ARGOS o MULSABANA a quienes se les hizo el tren de prueba en el corredor Bogotá – Belencito.</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p><b>2. Plazo del contrato (Numeral 3.4. Plazo del contrato)</b></p> <p>En el punto 3.4 sobre "Plazo del contrato" se indica:</p> <p>"El plazo de ejecución del contrato será de CATORCE (14) meses, contados a partir de la suscripción acta de Inicio que deberá ser el 1 de junio de 2017.</p> <p>Nota: El contratante podrá modificar el alcance del objeto, en el sentido de desafectar tramos en los cuales se presenten los siguientes eventos: se adjudique y de inicio a la ejecución de uno o más contratos de concesión con ocasión de proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública o de iniciativa privada sobre los corredores desafectados de la concesión del Atlántico, o cuando se celebren convenios interadministrativos para el desarrollo de proyectos de Asociación Público Privada, que incluyan en todo o en parte cualquiera de los tramos descritos en el objeto del contrato por celebrar.</p> <p>En consideración de lo anterior, en el evento que llegue ocurrir alguna de los eventos mencionados en el anterior párrafo no se reconocerán pagos al contratista por actividades no ejecutadas."</p> <p>Este Oferente solicita respetuosamente a la ANI información sobre la nueva fecha de suscripción del acta de inicio de la obra.</p> <p><b><u>Este Oferente solicita respetuosamente a la ANI especifique cómo se liquidaría el Contrato con el Contratista y si se reconocería algún tipo de compensación por el "lucro cesante" (es decir, por el beneficio empresarial que dejará de recibir al no completar el contrato).</u></b></p>	<p>TECNICA</p>	<p>El acta de inicio como se indica es a partir de l 1 de junio del 2017.</p> <p>En caso de presentarse lo mencionado en la nota del pliego, se deberá hacer una redistribución de los recursos por las actividades no ejecutadas, para nuevas actividades y por ende no se reconocerá un lucro cesante</p>
		<p><b>3. Apoyo a la Industria nacional (Numeral 7.6.3. Apoyo a la Industria nacional)</b></p> <p>En el punto 7.6.3 sobre el "Apoyo a la industria Nacional" se especifica:</p> <p>"De conformidad con lo previsto en la Ley 816 de 2003 y el artículo 2.2.1.2.4.1.3 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, con el fin de apoyar la industria colombiana se otorgará un puntaje máximo de CIEN (100) puntos con fundamento en las respectivas certificaciones publicadas en el SECOP.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p><b>Servicios Nacionales:</b> son los servicios prestados por personas naturales colombianas o residentes en Colombia, o por personas jurídicas constituidas de conformidad con la legislación colombiana, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015.</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p>La reciprocidad aplica para aquellos proponentes extranjeros, que participen individualmente o como integrantes de estructuras plurales, que deseen el tratamiento de proponente colombiano, para lo cual se aplicarán las siguientes reglas:.....</p> <p>La información para acreditar reciprocidad en el evento que un Oferente Extranjero sin sucursal o domicilio en Colombia pretenda recibir trato nacional será la que corresponda a la publicada en el SECOP.</p> <p>En caso que la información anterior no esté publicada en el SECOP, el Oferente deberá aportarla en su oferta,....”</p> <p><u>Este Oferente solicita respetuosamente a la ANI aclare de qué manera una empresa extranjera con Sucursal establecida en Colombia aclarará su situación de reciprocidad: o bien, como opina este Oferente si por la mera existencia de la Sucursal se entiende equiparada a empresa Nacional.</u></p>		
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p><b>4. Garantía de cumplimiento (Numeral 9. Mecanismos de cobertura)</b></p> <p>En el numeral 9 sobre "Mecanismos de cobertura", al hablar sobre la Garantía de Cumplimiento se establecen los siguientes límites:</p> <p>"Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: Por una suma equivalente al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato por un término igual al plazo del contrato y tres (3) años más.</p> <p>Calidad del servicio: Por una suma equivalente al 20% del valor total del contrato por una vigencia igual a 36 meses contados a partir de la terminación del plazo del contrato.</p> <p>Calidad y correcto funcionamiento de los bienes suministrados: Por una suma equivalente al 20% del valor total del contrato por una vigencia igual a 5 años contados a partir de la terminación del plazo del contrato.</p> <p>Calidad y estabilidad de obra: Por una suma equivalente al 50% del valor total de las obras de atención de puntos críticos, por una vigencia igual a 5 años contados a partir de la terminación del plazo del contrato."</p> <p>Como se puede apreciar existe una disparidad de criterios al aplicar el requerimiento de Garantías (ver texto resaltado). Se puede entender que cada una de las Garantías solicitadas debería aplicarse sólo a la parte contractual y monetaria a la que se refieren, así por ejemplo, la Garantía para el calidad y correcto funcionamiento de los bienes suministrados sólo deberían aplicar al apartado económico donde existen suministros materiales (ver formato 6 de Oferta).</p> <p><u>A este respecto este Oferente solicita respetuosamente a la ANI se consideren las siguientes modificaciones:</u></p> <p>Calidad del servicio: Por una suma equivalente al 20% del valor de los apartados del Anexo 6 que atienden al pago de los Servicios de Administración, Control de Tráfico, Vigilancia, etc., por una vigencia igual a la vigencia del contrato más 6 meses (al igual que la de cumplimiento del contrato).</p>	<p>Jurídica Estructuración</p> <p>SEGUROS</p>	<p>No se atiende la observación.</p> <p>El cálculo de los amparos de calidad del servicio y calidad y correcto funcionamiento de los elementos suministrados se realiza teniendo en cuenta los posibles perjuicios que se le causen a la entidad derivados de la mala calidad del servicio prestado o de los elementos suministrados y que sean evidenciados con posterioridad a la finalización del contrato.</p> <p>Es importante aclarar que los porcentajes requeridos para los mencionados amparos no superan los valores contemplados en el presupuesto para los ítems de Administración, Control de Tráfico, Vigilancia y Programas y actividades socio ambientales para el caso del amparo de calidad del servicio; y Mantenimiento y Conservación del corredor para el amparo de calidad y correcto funcionamiento de los elementos suministrados.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p>Calidad y correcto funcionamiento de los bienes suministrados: Por una suma equivalente al 20% del valor de los apartados del ANEXO 6 Oferta en los que existe componente de suministro de materiales y equipos por una vigencia igual a 5 años contados a partir de la terminación del plazo del contrato.”</p> <p><u>O en su defecto por cualquier otra fórmula que la ANI considere oportuno.</u></p>		
8	<p>VIAS Y CONSTRUCCIONES S.A. Emilio Machin mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p><b>Observaciones al Apéndice Técnico Dorada-Chiriguaná</b></p> <p><u><b>CUESTIÓN 1:</b></u></p> <p>Respecto al Punto 1 de “Descripción de Proyecto” se indican como objetivos o funciones adicionales a desarrollar en el contrato las siguientes:</p> <p><i>“El contratista deberá atender las obligaciones mencionadas en el capítulo 3.</i></p> <p><i>Adicionalmente dentro de las actividades propias de este contrato se pretende realizar el mantenimiento y conservación del corredor, el control de tráfico para el tráfico actual y futuro, operación de carga, vigilancia al corredor férreo los inmuebles entregados, así como la administración, conservación y vigilancia del material rodante y señalización todo durante el periodo de duración del presente contrato que está previsto para 14 meses.”</i></p> <p>Respetuosamente este Oferente plantea a la ANI las siguientes dudas y cuestiones:</p> <p><u>Respecto al control de tráfico actual, ¿existe algún tráfico fuera del de los vehículos de construcción y mantenimiento ferroviario?. Y de existir, ¿cómo se está efectuando actualmente el control de tráfico (medios técnicos y humanos)?</u></p> <p><u>Respecto a la operación de carga, ¿en qué sector o en que tramo se tiene operación de trenes de carga comerciales en la actualidad?</u></p>	Técnica	<p>1. Operación actual</p> <p>En el corredor Bogotá – Zipaquirá, actualmente hay operación de pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá</p> <p>En el corredor Puerto Berrio – García cadena actualmente hay operación de pasajeros</p> <p>Actualmente el tráfico es gestionado a través de sistema de radio convencional de comunicaciones análogo en la banda UHF, soportado mediante una serie de enlaces microondas.</p> <p>En las estaciones debe haber personal encargado de gestionar el tráfico que circula por el corredor.</p> <p>2. Operación de carga</p> <p>Actualmente no hay circulación de trenes de carga. Sin embargo, la ANI trabaja de la mano con empresas privadas que han mostrado interés de realizar operación comercial en el segundo semestre, razón por la cual el contratista debe tener experiencia en el control de estos tráficos</p>

		<p><u>CUESTIÓN 2:</u></p> <p>Respecto al Punto 2 de ubicación geográfica se indica:</p> <p><i>"El proyecto se ubica a lo largo de los departamentos de Caldas, Antioquia, Santander y Cesar, a lo largo del corredor existente <u>que actualmente administra Fenoco</u>. Este corredor férreo..."</i></p> <p>Este Oferente entiende que el administrador actual del corredor NO es Fenoco. <u>¿Es correcto nuestro entendimiento?</u></p> <hr/> <p><u>CUESTIÓN 3:</u></p> <p><b>Capítulo 3.1. Recibo y reversión de la infraestructura y material rodante. 3.1.1 Verificación, recibo y reversión del corredor férreo:</b></p> <p>En las páginas 3 y siguientes, se describen los contenidos del informe de estado de la infraestructura y el material rodante que tiene que elaborar el Contratista para revisión y aprobación por parte de la Interventoría y la ANI. Entre estos contenidos se señala:</p> <p><i>"Epígrafe k. Formato capítulo 11 Querellas: Realiza el inventario de cada una de las querellas interpuestas, su ubicación, hecho, fecha de reporte, acciones y estado. En este punto, entregará un plano actualizado y detallado de las querellas existentes a la fecha del recorrido, teniendo en cuenta los planos entregados."</i></p> <p>En el caso de la recepción de la obra se entiende que en ambos Corredores pueden existir querellas abiertas, cuya responsabilidad de gestión y consecución recaen sobre el actual Contratista (que va a ser sustituido) en nombre y representación de la ANI.</p> <p>Por otro lado en las Matrices de asignación de riegos. Se indica que el riesgo de "invasión de derecho de vía" es de tipo PRIVADO.</p>	<p>Técnica</p>	<p>Cuestión 2:</p> <p>La entidad corrigió el apéndice técnico</p> <p>Cuestión 3:</p> <p>Dentro de las obligaciones estipuladas para dar cumplimiento al objeto de este contrato, se define claramente el alcance de las actividades que deberá desarrollar el contratista para vigilar y administrar los corredores lo que incluye la defensa del Derecho de Vía y su seguimiento.</p> <p>No procede su observación.</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>Por otro lado en las Matrices de asignación de riegos. Se indica que el riesgo de "invasión de derecho de vía" es de tipo PRIVADO.</p> <p>De esta manera se está incurriendo en un contrasentido ya que se estaría trasladando al nuevo Contratista la responsabilidad sobre unas querellas ya iniciadas.</p> <p>Por ello <u>se solicita sea eliminada la responsabilidad hacia el Contratista de la "Invasión de los derechos de vía"</u>.</p>		
	<p><b><u>CUESTIÓN 4:</u></b></p> <p>Respecto al Punto 3.1 de "Recibo y reversión de la infraestructura y material rodante", se indica todo el proceso técnico y administrativo para la recepción y la reversión de todos los bienes afectados por el contrato. Este proceso parece concluir en cada momento con la aceptación y firma de un "Acta de Verificación y Entrega". El proceso se resumen en el flujograma de la página 10/54 y los cronogramas de las páginas 8/54.</p> <p>A la vista de esto, este Oferente <u>solicita respetuosamente a la ANI confirmación de que los documentos requeridos son exclusivamente los allí indicados, o bien si habrá que aportar otros. Entiéndase que al dilatarse el pago de los servicios de Administración en varios meses, es necesario conocer todo el proceso administrativo que permitirá liberar estos pagos.</u></p>	Técnica	Los documentos para el pago son los indicados en el apéndice técnico, con lo cual el contratista debe hacer con responsabilidad y celeridad su trabajo para recibir el pago indicado.

CUESTIÓN 5:

Capítulo 3.1. Recibo y reversión de la infraestructura y material rodante. 3.1.9 Forma de pago:

Si se transcribe directamente el contenido de este capítulo (Página 11), se indica:

*"Para el recibo de la infraestructura férrea, bienes inmuebles y material rodante, los primeros dos pagos mensuales de la administración no se reconocerán al Contratista (numeral VII, literal A, del formato 6 de la propuesta económica del Contratista), hasta tanto no haya legalizado el recibo de toda la infraestructura férrea, bienes inmuebles y material rodante que trata el numeral anterior."*

Y:

*"Para el pago de reversión de la infraestructura férrea, bienes inmuebles y material rodante, el último pago de la ADMINISTRACIÓN DEL CORREDOR (numeral VII, literal A, del formato 6 de la propuesta*

*económica del Contratista) solo se reconocerá hasta que el Contratista haya legalizado todo el proceso de reversión de la infraestructura férrea, bienes inmuebles y material rodante que trata el numeral anterior."*

No es aceptable el no reconocimiento de las unidades ejecutadas bajo tales criterios, RETRASANDO LA FACTURACIÓN DEL CONTRATISTA. **Se requiere eliminen tal afirmación**

En el apéndice técnico del corredor Bogotá Belencito se menciona que el recibo de la infraestructura y material rodante se realizará en compañía de DRACOL, sin embargo, este no es el administrador del corredor desde el 1 de marzo. **Se solicita definir quien realizará la entrega**

Técnica

Cuestión 5

No se acepta la solicitud del interesado toda vez que la entidad requiere que el contratista trabaje de forma responsable y diligente evitando dilatar sus obligaciones.

Se ajustó el apéndice técnico del corredor férreo Bogotá – Belencito en el sentido de indicar quien entrega el corredor

**CUESTIÓN 6:**

Capítulo 3.2. Intervención a puntos críticos:

Al respecto de este epígrafe se indican los siguientes comentarios:

- Los diseños publicados no están publicados en su totalidad impidiendo realizar la evaluación completa de las necesidades. Se solicita entreguen todos los documentos que hacen parte de los diseños
- En la descripción de lo incluido dentro del 15% de la Administración, se exige un recursos mínimos, además de otros necesarios como el residente SISO u otros. Teniendo en cuenta las obligaciones de impuestos no deducibles de ICA, Estampilla e Impuesto de Guerra, se requiere aclarar sobre que rubro se cobraría este 8.5%
- Los precios incluidos en los presupuestos de la licitación se ajustan a las cantidades y condiciones de ejecución de los 7 puntos críticos para el tramo Chiriguana – La Dorada y 13 puntos críticos para el tramo Bogotá – Belencito. Pero, por la extensión del corredor y las posibles necesidades en toda su longitud, se hace necesario establecer precios nuevos para la atención de puntos críticos nuevos, así como otras intervenciones sean del tipo que sean. Este hecho se recoge precisamente al comienzo del epígrafe 3.2:

*"En caso de que la ANI, identifique o considere que es necesario trasladar recursos de un corredor a otro, se podrá trasladar el uso de esos recursos, previa aprobación de la ANI y balance financiero de la interventoría"*

Y en el epígrafe 3.2.2 de "Estudio y Diseño de Obras Nuevas":

*"En caso que se identifique por parte de la ANI o la Interventoría o el Contratista nuevos puntos críticos sobre el corredor férreo xxx-xxx de acuerdo con la definición anterior, el Contratista deberá realizar los estudios y diseños de los nuevos puntos críticos a nivel de construcción para aprobación de la interventoría, junto con el presupuesto, cronograma y precios unitarios que partirán de los indicados en su propuesta económica."*

Técnica

Cuestión 6

- La entidad público en el cuarto de datos de la página de la ANI, el Anexo 15 donde se encuentran todos los estudios de factibilidad y que se pueden consultar en el siguiente link:

<ftp://ftp.ani.gov.co/VJ-VE-LP-001-2017/>

estos se publicaron en el cuarto de datos de la página de la entidad ya que por su tamaño no se pueden publicar en el SECOP

- El Contratista deberá ajustarse sobre todos los impuesto y estampillas que se rijan en materia de contratación pública
- El Apéndice es claro en señalar cuales son los precios unitarios del contrato y cuando se deberían realizar nuevos APUS para aprobación de la interventoría. Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales y personal para la atención de puntos críticos por la vía férrea, con lo cual no se reconocerán nuevos APUS que incluyan o modifiquen el transporte.
- Como bien lo anota el interesado y como está en el apéndice técnico en el numeral 3.2.4 **"Como cargo a la administración del AIU deberá tener mínimo el siguiente personal y recursos"** con lo cual no irán con cargo a ningún costo de estudios

Además en el punto 3.2.3 sobre "Precios Unitarios":

*"En caso de aparecer alguna actividad no prevista dentro de los precios unitarios que publica la ANI, el Contratista propondrá el nuevo precio unitario para revisión y aprobación de la interventoría que tendrá en cuenta lo descrito en el numeral anterior."*

Si se analizan las descripciones de los precios unitarios ya definidos en los "formatos de oferta económica" se aprecia que su descriptiva resulta ser lo suficientemente amplia como para poder plantear una discusión posterior. Así por ejemplo no tiene el mismo coste elaborar un concreto clase e en un punto crítico X (por ejemplo, por efecto de la variable de transporte de materiales) que en otro Y. De cada punto crítico conocido se podrá analizar un precio promedio o conjunto a aplicar, pero esta norma no puede ser extendida a puntos críticos no identificados o por aparecer.

Aclarar si los precios indicados son únicamente para atender los puntos críticos marcados en los apéndices.

– En el punto 3.2.4 sobre AIU, se exige un grupo de especialistas:

*"El Contratista debe contar, además, con la disponibilidad de especialistas en diferentes áreas requeridas en las obras, de modo que cuando se requiera, el Contratista esté en capacidad de dar soluciones efectivas a inconvenientes o imprevistos en las obras."*

*Estos especialistas pueden ser de las siguientes áreas:*

- 1 Geólogo
- 1 Ing. Hidráulico
- 1 Ing. Estructural
- 1 Ing. Geotecnista.
- 1 Ing. Ferroviario o especialista en vías férreas."

Se ruega aclarar si todos estos especialistas serán a cargo del rubro de estudios y diseños puntos críticos o estudios complementarios.

**QUESTIÓN 7:**

– Respecto al Punto 3.2.5 de "Cronograma y plan de inversiones" se indica:

*"Para la estimación de la duración de los trabajos de reparación de los puntos críticos, se ha considerado un plazo máximo de 6 meses a partir del acta de inicio, que incluye los 2 meses de la revisión de los estudios y diseños entregados por la ANI"*

Este Oferente plantea las siguientes reflexiones para ser consideradas por la ANI:

- A la vista de los 7 puntos críticos inicialmente previstos, el plazo de 2 meses para la ejecución de diseños desde la firma del "Acta de Inicio" parece ser excesivamente restrictiva. Y de igual manera lo son los 6 meses previstos para la ejecución de los trabajos. Se sugiere plantear una duración superior para la atención a estos puntos críticos (12 meses) y por otro lado no limitar a sólo los dos meses iniciales la revisión/modificación de los diseños (duración hasta el mes 12).
- Por otro lado a lo largo de los 14 meses de plazo contractual pueden aparecer otros puntos críticos que necesiten de intervención inmediata: diseño + obra. Imponer restricciones temporales como las indicadas provocará que el Contratista incurra en incumplimiento del Pliego y Contrato (sin quererlo o preverlo cualquiera de las dos partes). Por ello solicitamos sea bien eliminado esta limitación temporal o bien modificada para recoger el casual de nuevos puntos críticos.

Técnica

Cuestión 7

- Los puntos críticos a atender no representan obras de gran magnitud y complejidad, razón por la cual la entidad considera 6 meses suficientes para atender obras de construcción de alcantarillas y obras de contención, razón por la cual no se acepta la solicitud del interesado de dejar 12 meses a un contrato de 14 meses de plazo y dos meses son suficientes para la revisión de estudios y diseños que fueron mostrados a los interesados desde el 2016 con la publicación en el cuarto de datos de la ANI y donde el interesado entregó observaciones
- Para nuevos puntos críticos el apéndice es claro al indicar en el numeral 3.2.5: "En caso de nuevos puntos críticos, el plazo de su ejecución se fijará por el supervisor del contrato y la interventoría y en ningún caso podrá ser superior a seis meses **desde la identificación del punto crítico**"

CUESTIÓN 8:

- En el punto 3.2.5 de "Cronograma y Plan de Inversiones", se establece un plazo máximo de 6 meses a partir del Acta de Inicio para la ejecución de los trabajos de reparación de puntos críticos: 2 meses para la revisión de los diseños y 4 meses para la ejecución de las obras. Para esto es necesario atender todos los puntos críticos simultáneamente, quedando interrumpida la vía férrea e imposibilitando la transitabilidad de cualquier elemento de transporte por modo férreo. Los precios del presupuesto marcan unos transportes mixtos de 10 a 30 km en camión y el resto en vía férrea (afirmación página 17 del apéndice técnico CH-LD), lo cual no es posible con el cronograma, ni con los equipos que están a disposición para atender los puntos críticos. Por otro lado, existen varios puntos a lo largo de los corredores que afecta a la operatividad de los corredores e impiden el tránsito frecuente de trenes cargados. Es necesario fijar precios nuevos de ejecución de accesos y de transportes de materiales cuando superen las distancias marcadas por cada APU. Incluir precios nuevos de accesos y transportes adicionales.
- En el punto 3.2.5: Del texto: *"En caso de nuevos puntos críticos, el plazo de su ejecución se fijará por el supervisor del contrato y la interventoría y en ningún caso podrá ser superior a seis meses desde la identificación del punto crítico"*. No es posible establecer como plazo máximo 6 meses obras que se desconocen su posible intervención. Se requiere que eliminen esta afirmación.
- En el punto 3.2.5: Del texto: *"En caso de que a la fecha de la firma del acta de inicio del presente contrato se haya reactivado la operación o se tenga prevista la operación al inicio del contrato, el Contratista deberá proponer medidas que vayan en beneficio de la operación y por el contrario no la vaya a interrumpir o impedir su inicio"*. Como se ha puesto de manifiesto la propia existencia de "puntos críticos" impide la normal circulación ferroviaria. Por este motivo y dado que no existe continuidad en la vía férrea, no es posible esta consideración de facilitar la operación. Se requiere que eliminen esta afirmación.
- Se requiere que en el contenido de la documentación de todos los diseños entregador por la ANI se incluya el cronograma detallado para revisar que los plazos no superan los 4 meses exigidos por este numeral.

Técnica

Cuestión 8

- Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales y personal para la atención de puntos críticos por la vía férrea, con lo cual no se reconocerán nuevos APUS que incluyan o modifiquen el transporte.
- Dadas las condiciones actuales del corredor donde hay conectividad desde La Dorada hasta Chiriguaná, donde la vía se encuentra en buenas condiciones y dado que se requiere reactivar la operación de carga no se permite atender un punto crítico en más de 6 meses, que impida el objetivo que persigue la ANI de ver rodar trenes por el corredor
- Es erróneo al indicar que no hay continuidad en la vía férrea porque hay conectividad de principio a fin a lo largo del corredor. La entidad no acepta la solicitud del interesado
- La entidad publicará los estudios definitivos de todos los puntos críticos



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

CUESTIÓN 9:

Respecto al Punto 3.2.6 de "Forma de pago" se indica:

*"La ANI pagará al Contratista el valor de los estudios y diseños establecidos en la oferta económica del Contratista de la siguiente manera:*

1. *Pagará el valor del 10 % del rubro establecido para estudios y diseños del presupuesto oficial después de tener el informe de los estudios que entregue la ANI, la revisión y ajustes necesarios a los estudios y diseños entregados*
2. *El 90% restante quedará en una bolsa, para obras nuevas, o estudios complementarios que el Contratista agotará en la medida que se elaboren nuevos estudios y diseños para nuevos puntos críticos, o requerimientos de estudios adicionales de la entidad y el costo de cada diseño o estudio deberán ser aprobado por la interventoría.*

*Los estudios complementarios tendrán que ver con estudios de cobertura de comunicaciones, automatización de pasos a nivel y los demás que la interventoría o la ANI quiera solicitar en beneficio de la operación."*

De esta redacción se surgen a este Oferente varias dudas:

- Entendemos que sólo corresponderá a la revisión y/o posible rediseño de los 7 puntos críticos actuales el importe del 10% del rubro de estudios y diseños. Esta cantidad resultará posiblemente insuficiente para este concepto. Se solicita por lo tanto respetuosamente a la ANI sea modificada esta redacción, permitiendo que el pago de este concepto sea incremento, o bien aceptada su justificación mediante factura de Ingeniería afectada por un A.I.U.
- Este Oferente entiende que derivar fondos a diseños de sistemas de comunicación y automatización cuya implantación NO es objeto de este contrato podría carecer de sentido, toda vez que se podría diseñar un sistema no necesariamente compatible con los requerimientos de los futuros operadores. Además, estos diseños suelen ir ligados a la implantación de un sistema "comercial" concreto (perteneciente a una empresa), por lo que se limitaría innecesariamente desde este Contrato la concurrencia a un contrato futuro que se encargue de la implantación de los sistemas.

Técnica

Cuestión 9

- El 10% del rubro es suficiente para la revisión y rediseño de los 7 puntos críticos como bien lo menciona el interesado, con lo cual no se acepta la solicitud de aumentar el valor, como tampoco un AIU a una consultoría puesto que el AIU es para contratos de obra
- En el caso del corredor férreo La Dorada – Chiriguana solo hay un paso a nivel regularizado que es el de Barrancabermeja y sería una propuesta para este único paso a nivel

**CUESTIÓN 10:**

Capítulo 3.3. Administración del corredor.

Sobre este capítulo se plantean las siguientes cuestiones:

- Se hace énfasis en que el personal incluido en la administración no puede intervenir en ninguna actividad que incluya AIU, sin embargo es contradictorio ya que el Director de mantenimiento debe gestionar las actividades de mantenimiento o el ingeniero mecánico las concernientes al material rodante, e igualmente el desplazamiento y/o transportes necesarios por la vía férrea supone utilizar los recursos de la parte de administración. Por otro lado en el numeral 3.3.2.

establece entre el Director de Mantenimiento se debe enfocar en actividades de mantenimiento entre otras, por lo que se hace necesario aclarar que el personal de administración SOLO está limitada a la intervención DIRECTA de puntos críticos.

- Se requiere la entrega de un plan de trabajo para cada persona del capítulo de administración; sin embargo, esto debe ser simplemente a modo orientativo y no puede ser en ningún caso exigible para el reconocimiento de pago. Se requiere incluir tal afirmación.
- Se menciona que cualquier necesidad requerida para el concepto de Administración del Corredor (alquileres de maquinaria especializada, pago herramienta, justificación de otros gastos, etc) será presentada y aprobada previamente por la Interventoría, y se pagara sobre factura. Aclarar que sobre cualquier pago sobre factura se debe incluir el pago del 25 % de AIU.
- Respecto a los combustibles y herramienta menor, se establece que estos deberán ser reconocidos contra factura, por lo que se hace necesario establecer un precio no modificable ya que altera las posibles propuestas de los diferentes proponentes al ser el precio indiferente para la propuesta.

Técnica

Cuestión 10

- El apéndice técnico es claro al señalar en el numeral 3.3.1 “*Se reitera que el personal de administración, será exclusivamente para la administración y por ningún motivo este personal se empleará o será el mismo que realice las obras de puntos críticos, mantenimiento o cualquier otra actividad que se pague mediante la modalidad de precios unitarios que tiene su personal propio para el desarrollo de su actividad.*”
- En la forma de pago no se indica que el plan de trabajo del personal sea exigible para el pago, con lo cual no es procedente la solicitud
- La entidad no reconocerá pago del 25% a actividades de administración o facturas que ya incorporan un factor multiplicador de 2
- Se acepta la solicitud del interesado y se pusieron valores de no modificar en el formato 6

- Pago de "Otros Gastos" de administración se establece sobre factura (será justificado con facturas a presentar a la Interventoría), sin embargo se establece un máximo valor de pago mensual en base a la oferta. Además observamos que los costos reales de estos ítems son muy superiores a los valores incluidos en el presupuesto de la licitación. **Se requiere modifiquen estos ítems en un rubro fijo con el pago sobre factura más el AIU.**
- En el apartado de "Otros Gastos" no se han incluido ningún costo asociado a las necesidades del personal de oficina, tales como computadores, impresoras, consumibles,... **Se requiere incluyan estos costos en un rubro fijo afectado por el AIU.**
- Para los conceptos técnicos sobre las solicitudes de permisos se estipula regirse sobre la Resolución 241, la cual no es la vigente. **Se requiere su corrección.**

- La entidad no reconocerá AIU a actividades o gastos reembolsables
- Los gastos de administración incluyen computadores, consumibles tal como lo establece el formato 6. Sin embargo, no se afectará por AIU a una actividad que ya tiene un factor multiplicador de 2
- Se corrigió en el apéndice técnico

**CUESTIÓN 11:**

Respecto al Punto 3.4 de "Mantenimiento y conservación del corredor" se indica:

*"Las actividades de mantenimiento y conservación que ejecute el Contratista, están enfocadas a garantizar los estándares de rehabilitación alcanzados en especial del tramo La Dorada - Chiriguana el cual fue rehabilitado con ocasión del Contrato de Concesión suscrito entre Ferrovías (Liquidado) y Fenoco, para lo cual empleará el personal establecido en la administración, principalmente los ayudantes de vía (160) que conforman 16 cuadrillas y caporales (16)*

*Estas cuadrillas realizarán los trabajos a lo largo de la franja del corredor férreo, interviniendo la infraestructura y superestructura de la vía, estaciones, limpieza de empalizadas en los puentes, limpieza y reparación de alcantarillas, limpieza de box, limpieza y reparación de cunetas, con el fin de garantizar la estabilidad de las obras, conservación y mantenimiento de las mismas.*

Técnica

- La entidad aclaro lo concerniente en el apéndice técnico

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><i>Como se mencionó en los capítulos anteriores, el personal de la administración será diferente del personal de las obras, en los cuales la entidad paga precio unitario de actividad realizada.</i></p> <p><u><i>En caso que el Contratista utilice el personal de la administración para las actividades obligatorias en el mantenimiento, la entidad no pagara los precios unitarios de las actividades obligatorias de mantenimiento."</i></u></p> <p>Como se aprecia se han señalado dos frases que este Oferente entiende como contrapuestas. Este Oferente entiende que en el último párrafo subrayado donde dice "actividades obligadas de mantenimiento" debería decir "actividades de atención a puntos críticos". <b>¿Es correcto nuestro entendimiento?</b></p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

CUESTIÓN 12:

**Capítulo 3.4. Mantenimiento y conservación del corredor:**

**De este capítulo surge la siguiente serie de cuestiones:**

- Se reitera en este apartado que para las actividades de mantenimiento no se puede utilizar personal incluido en el apartado de administración:  
*"En caso que el Contratista utilice el personal de la administración para las actividades obligatorias en el mantenimiento, la entidad no pagara los precios unitarios de las actividades obligatorias de mantenimiento."*

Esto supone una inconsistencia al requerir personal indispensable como el Director de mantenimiento o cualquier personal para el transporte en el corredor, como el riego de balasto.

**Aclarar que el personal de administración está limitado a la intervención directa de los Puntos Críticos.**

- Se solicita la ejecución de unas obras en los primeros meses del contrato, sin embargo se hace imposible en tales plazos la aprobación de la interventoría y la fabricación, transporte e instalación de tales elementos o la importación en otros casos. **Se sugiere eliminen las obligaciones de tiempo.**
- En el punto 3.4.1 se solicita la ejecución de unas obras en los primeros meses del contrato, para el corredor Dorada-Chiriguana:

*"El Contratista rehabilitará dentro de los primeros seis (6) meses de ejecución del contrato el apartadero de la estación La Argelia (PK 238+080) el cual tiene una longitud de 426 m, con el fin de disminuir la longitud efectiva de los cantones entre la estación México (PK 202) y Grecia (PK 328). Esta línea segunda deberá tener una longitud de 1000 m útil.*

*De igual manera, dentro de los primeros 6 meses, el contratista deberá recuperar y ampliar las longitudes de las estaciones La Gloria (PK 637), San Rafael de Lebrija (PK 517) y la Agustina (PK 224) hasta que su longitud sea de 1000 m, con el fin de permitir el sobrepaso de composiciones ferroviarias de esa longitud."*

Técnica

Cuestión 12

- No es correcta la interpretación del interesado al suponer que el personal de administración está limitado a la intervención de puntos críticos, por el contrario, no se puede emplear para esta actividad como lo indica el apéndice
- No se acepta la solicitud del interesado toda vez que el interesado conoce los estudios y diseños mucho antes del inicio de los trabajos

**A este respecto se deben apuntar varias cuestiones:**

- No queda claro bajo qué concepto se abonan todos los trabajos. Así, aunque "a priori" estos trabajos parecen bajo este epigrafe de "Mantenimiento de Infraestructura" (punto 3.4.1), al analizar la estructura de precios del Anexo 6 se aprecia como se "incluyen las cantidades para apartaderos" incluidas en la unidades para atención a Puntos Críticos. Es decir, parte de los trabajos se abonan como Punto Crítico y parte como tareas de Mantenimiento. Esto creará confusión en cuando a la mano de obra y los medios empleados para estos trabajos, **¿son medios de Mantenimiento o son medios externos no relacionados con el mantenimiento?**. Además la disponibilidad de equipos de mantenimiento para estos trabajos (complejos y costosos) les impediría hacer labores reales de mantenimiento, como el desbroce y rocería, limpieza de cauces y cunetas, etc.

**Se sugiere modificar el alcance de estos trabajos incluyéndolos al 100% bajo el epigrafe presupuestario de "Intervención en Puntos Críticos", incrementado por lo tanto el presupuesto para este fin; sin mermar por otro lado el destinado al mantenimiento, excepto en lo relativo a los suministros de materiales destinados a este fin. A nuestro entender, deberían quedar así considerados la ejecución de apartaderos, la ampliación de vías en estaciones y la sustitución de durmientes en puentes (para el corredor Dorada -Chiriguana), y de igual manera el transporte de rieles e instalación y retiro de estos en el tramo indicado para el corredor Bogotá-Belencito.**

- Los ítems de mantenimiento suponen elevadas cantidades sin una definición clara de la instalación, tanto por su ubicación en el corredor, como por el proceso constructivo. Quedando al criterio de cada Interventoría la definición y aprobación de los trabajos. Esto imposibilita la valoración de los costos de dichas unidades.

**Se solicita definir el alcance de las actividades, tanto el descompuesto de cada unidad, como su alcance en los tramos de los corredores, definiendo su localización.**

- El formato 6 en cuanto al orden de las actividades en nada perjudican o descuentan costos a las actividades a desarrollar por el contratista, ya que el contrato es por precios unitarios de actividades específicas y de esa forma se le paga al contratista, por lo cual no es procedente la observación del interesado

- El alcance corresponde a tener una longitud de 1000m entre puntos libres tal como lo define el apéndice técnico. Por otro lado, se están señalando las abscisas dentro del apéndice técnico y los APU definen el descompuesto de cada actividad



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para los trabajos de riego de balasto se requiere la utilización de todos los equipos disponibles (locomotoras , tolvas y su personal de manejo), ya que las especificaciones técnicas del balasto limitan las posibles canteras (tanto en número, como por su distancia a la traza). <b><u>Se solicita establezcan una prioridad para cumplir con las actividades exigidas en el presupuesto.</u></b></li> <li>- <b><u>Se ruego respetuosamente a la ANI indique cuales van a ser las secciones constructivas, así como los materiales con que van a ser construidas estas obras.</u></b></li> <li>- Este Oferente hace notar a la ANI respetuosamente que en su criterio estas nuevas obras necesitarán de la redacción de pequeños proyectos. <b><u>¿Cómo considera la ANI que va a hacer frente a este gasto?</u></b></li> <li>- Por otro lado se hace notar que la envergadura de estas obras posiblemente precisen de la implementación de elementos complementarios, como un sistema de drenaje, pasos a nivel (nuevos o ampliados), etc. <b><u>¿De qué manera ha previsto la ANI cubrir estas necesidades presupuestarias?</u></b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No es clara la observación del interesado. Sin embargo, y bajo el entendido de prioridad, la entidad aclara que dada la información de la interventoría actual y de los operadores interesados las actividades objeto del presente contrato fueron las destinadas como prioritarias para la reactivación de la operación de carga. Adicionalmente, dentro del apéndice se establece que dentro del cronograma y plan de inversiones que el contratista entregue debe ajustarlo para revisión y aprobación de la interventoría y la ANI ajustado a las necesidades de operación.</li> <li>- La entidad entiende que sobre las secciones constructivas hace referencia y tiene que ver con el cronograma y plan de inversiones que deberá ser aprobado por la interventoría y la ANI, paso que será después des adjudicado el contrato</li> <li>- No es clara la observación respecto a pequeños proyectos y lo que se puede mencionar es que todas las actividades están incluidas dentro del presupuesto</li> <li>- No se ha contemplado la construcción de pasos a nivel y como se mencionó actualmente solo hay un paso nivel regularizado que está ubicado en la estación de Barrancabermeja. En caso de obras adicionales se deberá informar a la interventoría para que se realicen por el rubro de obras complementarias</li> </ul>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CUESTIÓN 13:

Respecto al Punto 3.4.1 de "Mantenimiento de infraestructuras" se hace referencia a una serie de trabajos a ejecutar con los equipos de mantenimiento y conservación, que resumimos a continuación:

- Rehabilitación del apartadero de la estación LA ARGELIA con una longitud de 1000 ml.
- Recuperación y ampliación de las longitudes de vías de apartado en las estaciones de La Gloria, San Rafael de Lebrija y La Agustina, hasta una longitud de 1000 ml.
- Reemplazo del 100 % de durmientes de madera en puentes.
- Soldaduras aluminio-térmicas.
- Riego de balasto.
- Suministro e instalación de sujeciones.
- Reparación locativa y mantenimiento de edificios de estaciones.

Entendemos que el suministro y montaje de carril de 90 lbs/yard, el suministro y montaje de durmientes de concreto y el suministro y montaje de nuevos cambiavías, que aparecen bajo este capítulo presupuestario, se destinan precisamente al 100% a la construcción y ampliación de estas vías de apartado. A esto se le sumará una cantidad de balasto, soldaduras, etc.) ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Técnica

Cuestión 13

En efecto se deberá atender la ampliación de la vía con todos los materiales necesarios para que entre en operación, con lo cual se reconocerán todos los materiales y actividades ejecutadas para tal fin

**CUESTION 14:**

Respecto al Punto 3.4.1 de "Mantenimiento de infraestructuras" se hace referencia a una serie de trabajos a ejecutar, que resumimos a continuación:

*"Durante el presente contrato se prevé reemplazar el 100% de las traviesas de madera para puentes. En caso de requerir mayor cantidad de traviesas a las indicadas en la propuesta del Contratista, se deberán atender esta actividad del rubro de atención de emergencias, teniendo en cuenta que los puentes son un punto crítico en la operación del corredor. El cambio de traviesas de los puentes debe ser aprobado por la interventoría y la intervención se efectuará desde Chiriquaná hasta La Dorada."*

Respecto al orden de ejecución de este trabajo de sustitución de durmientes de madera en puentes, ¿se debe entender que se debe comenzar por los puentes más próximos a Chiriquaná para ir avanzando hacia el Sur del País y concluir en La Dorada?

*"El riego de balasto nuevo deberá cumplir con las especificaciones de balasto establecidas en el Anexo 10 Especificaciones de Trabajo en la Vía y será suministrado y regado en la vía en los sectores del corredor de acuerdo a las siguientes instrucciones:*

- a) *En los sectores de vía correspondientes a puntos críticos del corredor se deberá suministrar balasto adicional para aumentar la capa de balasto existente y con ello aumentar las especificaciones en la plataforma de vía férrea que permita un valor de carga por eje de 30 ton para lo cual el espesor de la capa de balasto deberá incrementarse a 40 cm.*
- b) *En los sectores de vía que presenten contaminación, colmatación y ausencia de material en términos de m3/ml.*

*Adicionalmente, se utilizará la disponibilidad del balasto para efectuar actividades de alineación y nivelación de vía de acuerdo a los diagnósticos de las inspecciones periódicas que deberá llevar a cabo el Contratista."*

Respecto al riego de balasto en sectores contaminados/colmatados no se ha indicado ningún ratio de riego en m3 de balasto por ml de vía. ¿puede indicar la ANI alguna cantidad orientativa de esta acción?

Cuestión 14

- Se ajustó en el apéndice técnico

- Debido a la ausencia de balasto en el corredor donde hay sectores mejores que otros, se puede decir a manera orientativa que en los mejores casos podría ser de 0.5 m3/ml y en el peor 1.3 m3/ml pero todo será verificado en campo por la interventoría

**CUESTIÓN 15:**

Respecto al Punto 3.5.1 de "Personal mínimo para el control de tráfico" se indican las siguientes necesidades de personal:

<i>Personal control de tráfico</i>	<i>UNIDAD</i>	<i>CANTIDAD</i>
<i>Tecnólogo de operaciones</i>	<i>mes</i>	<i>1</i>
<i>Jefes de estación</i>	<i>mes</i>	<i>20</i>
<i>Auxiliares de estación</i>	<i>mes</i>	<i>7</i>
<i>Paso a nivel de Barrancabermeja (3 turnos)</i>	<i>mes</i>	<i>3</i>

Se hace notar respetuosamente a la ANI que en el Sector Chinguaná-La Dorada existen 23 estaciones, de las cuales en operación hay 11.

**Este Oferente ruega respetuosamente a la ANI confirme las cantidades Jefes de Estación y Auxiliar de Estación, así como clarifique las funciones y responsabilidades de cada uno de los cargos.**

Por otro lado este Oferente **solicita respetuosamente a la ANI confirme que sólo se destinan 3 operarios a la operación de un único paso a nivel el toda la traza del sector.** No queremos dejar de mostrar nuestra sorpresa porque sólo se opere en 558 Km de traza un único paso a nivel.

Técnica

Cuestión 15

Este es el personal que hace el control de tráfico dentro del contrato actual, el cual se considera suficiente para realizar dicha actividad, además que no en todas de ellas hay jefes de estación. Por otro lado, las estaciones a cargo de la ANI son las que se definen en el Anexo 14 inventario de bienes inmuebles. Los roles de estas personas tienen que ver con el control de tráfico, ya obligaciones específicas serán impartidas por el contratista a su personal

Se confirma que actualmente solo hay un paso a nivel regularizado en Barrancabermeja

**CUESTIÓN 16:**

Respecto al Punto 3.5.2 de "Comunicaciones para el control de tráfico" se indica:

*"A continuación, se presenta el equipo que deberá tener el Contratista para desarrollar el control de tráfico para todos los corredores objeto del presente contrato*

<i>Comunicaciones</i>	<i>UNIDAD</i>	<i>CANTIDAD</i>
<i>Alquiler radios (28). Incluye repetidores, enlaces y mantenimiento</i>	<i>mes</i>	<i>28</i>

Este Oferente solicita respetuosamente que la ANI clarifique las siguientes cuestiones:

**¿Dónde se encuentran situados los actuales equipos de radio y sus repetidoras?**

Técnica

Cuestión 16

El servicio es contratado a empresas de comunicaciones que prestan el servicio y son ellas las dueñas de las antenas, con lo cual la petición se le puede trasladar a ANDITEL que es el que presta este servicio actualmente



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><b><u>CUESTIÓN 17:</u></b></p> <p>Respecto al Punto 3.6 de "Operación" este Oferente solicita respetuosamente a la ANI aclaraciones sobre los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Al respecto de la reactivación de la operación de carga entre La Dorada y Santa Marta se indica: <p><i>"En ese sentido, el Contratista deberá presentar un plan de operación de carga dentro de los dos meses siguientes a la fecha de inicio del contrato, donde se muestre que tipo de carga va movilizar, cliente, modelo operacional de trenes <u>y acuerdo con FENOCO para ingresar a la línea férrea concesionada, así como el puerto donde llevará la carga.</u>"</i></p> <p>Este Oferente entiende que la relación contractual entre FENOCO y la ANI debe recoger la posibilidad y obligación de realizar esta operación, ya que de no ser así la posible operación está comprometida. <b><u>Se solicita a la ANI que haga entrega para esta Licitación del Contrato que rige entre FENOCO y ella misma, para conocer los términos en que se facilita la operación de un tercero a través de su red (Chiriguaná-Santa Marta).</u></b></p> </li> </ul>	Técnica	<p>Cuestión 17</p> <p>La ANI entregara copia del contrato al contratista adjudicatario del presente proyecto para que con base en el contrato haga los acuerdos con FENOCO</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso de que el Contratista no logre el inicio de la operación en los tiempos indicados, <u>¿prevé la ANI algún tipo de medida o sanción contra este?</u></li> <li>• Respecto al arriendo de equipo propiedad de la ANI se indica:  <i>"El Contratista deberá pagar el alquiler de las locomotoras descrito en el siguiente numeral, así como el material remolcado que emplee para la operación mas no pagara arrendamiento para el equipo de obra".</i>  Este Oferente entiende que los equipos destinados a Mantenimiento y Conservación no estarán gravados por el arriendo (estarán libres de carga). <u>¿Es correcto nuestro entendimiento?</u></li> <li>• Respecto a la relación entre el Contratista y el posible operador se establece:  <i>"El Contratista deberá permitir acceso de terceros operadores que quieran operar sobre el corredor y prestará el control de tráfico para garantizar la seguridad en la operación."</i>  Fuera aparte de garantizar la "seguridad" de la operación mediante el control de tráfico no existe ninguna otra indicación respecto a las relaciones entre estas dos partes. <u>Se solicita a la ANI se establezca una norma o sistema reglado de relaciones desde el momento de la Licitación, resolviendo cuestiones como la prioridad en el paso de vía vs ejecución de trabajos de mantenimiento y/o construcción.</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso que el Contratista no opere, la entidad definirá el operador a quien le entrega los equipos para su operación</li> <li>- Es correcta la interpretación del interesado</li> <li>- A lo largo del apéndice técnico se señala que el contratista debe atender las obras previendo garantizar paso de trenes y garantizar la continuidad en la operación de trenes y por ningún motivo el contratista se podrá perpetuar en un punto crítico para impedir el paso de trenes. Por otro lado se establece que el contratista deberá entregar un reglamento de operación de trenes donde se involucran las relaciones con los terceros operadores, obligaciones y definiciones para una clara separación de roles y actividades, el cual debe ser aprobado por la interventoría</li> </ul>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto a la puesta a disposición de los equipos de operación a un tercero, operador, distinto al Contratista se indica:   <i>"Los equipos que tenga a cargo el Contratista o los que se entreguen a terceros operadores deberán pagar arrendamiento y deberá constituir las pólizas todo riesgo por los siguientes valores asegurables:..."</i>             Por otro lado, hay una serie de meses en los que se debería establecer pólizas todo riesgo de equipos destinados a la operación, meses que no serían de la responsabilidad de Contratista toda vez que este no logre operar. Además, de aparecer la tercera parte operadora ocurrirá que sea necesario trasladar las pólizas de unos titulares a otros.  <u>¿Cómo piensa la ANI articular todas estas cuestiones?</u> </li> </ul>	<p>- La entidad ajustó lo concerniente a pólizas en el apéndice técnico</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

- Respecto de la valoración de las reparaciones a realizar sobre el material rodante propiedad de la ANI destinado a operación se indica:

**Actividades Previas**

- Se deberá realizar un diagnóstico detallado, donde se contemplen todas las reparaciones necesarias para la puesta en funcionamiento durante el periodo establecido del material rodante que pretende utilizar bajo la modalidad de arriendo. El diagnóstico debe ser avalado por la interventoría o en su defecto por la ANI.
- Se debe entregar a la ANI la propuesta de repotenciación a efectuar con base al diagnóstico realizado y avalado.

**Forma de verificación Reparaciones**

Para realizar la verificación y acreditación del monto invertido en la reparación del material rodante a cargo de la ANI, se debe realizar lo siguiente:

- Opción 1: Las reparaciones las podrán realizar los arrendatarios "operadores" a través de concesionarios de la ANI que le presten los servicios de reparación de material rodante y puedan expedir garantías sobre los trabajos.
- Opción 2: Las reparaciones las podrá realizar directamente el arrendatario "operador" entregando copia de las facturas de los repuestos del material rodante y de los servicios profesionales de mano de obra. Antes de realizarse dichos trabajos las cotizaciones de repuestos y mano de obra, deberán ser aprobadas por la interventoría o en su defecto la ANI.

Se deja claro al Contratista que la decisión de entregar el equipo de operación al Contratista o a un operador interesado será exclusivamente de la ANI y el Contratista no tendrá derecho a reclamaciones posteriores de interés de operar."

Este Oferente tiene varias dudas a este respecto, así:

- ¿Bajo qué rubro abona la ANI la reparación de los equipos destinados a operación?
- Bajo la Opción 2 de acreditación de gastos, ¿Cuáles son los operadores de la ANI que prestan servicios de reparación de material rodante?

- Respecto al reglamento de operación de trenes a presentar por el nuevo contratista, ¿son válidos los actuales reglamentos aplicados por los dos contratistas de los 2 corredores?

- Bajo ningún rubro. Tal como lo establece el apéndice técnico es responsabilidad y riesgo del operador y para ello se fijaron las condiciones de duración de los arriendos
- En ningún aparte de la opción 2 identifica operadores de la ANI y la entidad tampoco tiene operadores que presentes esos servicios. Por el contrario, se da la opción 1 sí, que es a través de los concesionarios de la ANI o la opción 2 a través de cotizaciones
- Servirán de base en caso que se hayan desarrollado con la información y metodología de este nuevo contrato



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><b><u>CUESTIÓN 18:</u></b></p> <p><b>Capitulo 3.6. Operación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para el tramo Bogotá-Belencito se indica:  <i>"En el caso que existan contratos de operación de carga en el corredor Bogotá – Belencito al 28 de febrero de 2017, el contratista tendrá la obligación de garantizar la continuidad de la operación de carga desde el primer día del inicio del contrato hasta la fecha de finalización del mismo."</i></li> </ul> <p><b><u>Se solicita entregar toda la información sobre los contratos de operación existentes, para cuantificar las responsabilidades del Contratista con el Operador y la ANI.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Socialización en cascos urbanos:  <i>"El Contratista realizará brigadas de socialización sobre los cascos urbanos principales y los puntos donde haya presencia de equipos o personas que circulen sobre la vía férrea con el fin de sensibilizar a la comunidad sobre el paso de trenes y carromotores."</i></li> </ul> <p><b><u>Se solicita conocer las actuaciones que la ANI realizará frente a entidades públicas de los diferentes municipios y alcaldías para potencializar la reactivación del tren ya que en estos momentos existe una barrera que imposibilita cuantificar económicamente estos trabajos.</u></b></p>	Técnica	<p>Cuestión 18</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se le entregará la información necesaria al adjudicatario del contrato antes del inicio del contrato</li> <li>- Estas actividades están estructuradas de manera que se hagan con el personal socio-ambiental establecido en el formato 6 y los lugares de socialización con las comunidades deberían hacerse en las estaciones para evitar gastos.</li> </ul>
	<p><b><u>CUESTIÓN 19:</u></b></p> <p>Respecto al Punto 3.7 de "Vigilancia del corredor", se establece que se deberá contar con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un gerente con vehículo.</li> <li>• Un supervisor motorizado.</li> </ul> <p><b><u>Respetuosamente se pregunta a la ANI si se entiende que los costos de esos vehiculos están incluidos en los rubros de gerente o supervisor de vigilancia del Formato 6 de Oferta Económica.</u></b></p>	Técnica	<p>Cuestión 19</p> <p>Efectivamente están incluidos dentro del formato 6</p>



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

CUESTIÓN 20:

Respecto al Punto 3.7 de "Vigilancia del corredor"

- En el punto 3.7.1, Se establece para pago de tal servicio la presentación de las facturas a la Interventoría:

"Los pagos correspondientes a la vigilancia se realizarán de acuerdo con el personal utilizado para esta labor, los cuales se realizarán con la presentación del acta mensual, que debe ser previamente revisada y avalada por la interventoría.

Para el pago de la vigilancia el Contratista deberá entregar las facturas de la empresa de seguridad correspondiente".

Se establece para pago de tal servicio la presentación de las facturas, lo cual puede llevar a errores de interpretación por parte de la Interventoría. Puesto que la vigilancia está regulada se solicita modifiquen estos apartados y se incluyan como un global para cobro sobre factura más un AIU del 25%.

Técnica

Cuestión 20

En efecto los valores están regulados y se deberá pagar contra factura y se aclara que no se reconocerá un AIU del 25% por esta actividad

CUESTIÓN 21:

Respecto al Punto 3.8 de "Administración, conservación y mantenimiento de material rodante", se especifica la separación de los equipos propiedad de la ANI en equipos dedicados a labores de construcción y mantenimiento y equipos destinados a la operación. Respecto a los primeros este Oferente entiende que el Contratista no va a pagar arriendo mensual a la ANI por su uso/empleo. Se solicita respetuosamente a la ANI que aclare si es correcto nuestro entendimiento.

Técnica

Cuestión 21

Es correcta la interpretación del interesado

CUESTIÓN 22:

Capítulo 3.8. Administración, conservación y mantenimiento del material rodante

- Se establece un rubro Global no modificable para estas labores, quedando sujeto al pago sobre factura previa aprobación de la interventoría.

"Los pagos correspondientes a la administración, conservación y vigilancia del material rodante se realizarán en la medida que se hagan las reparaciones y otras actividades a fin de tener un equipo rodante en condiciones de operación, y el pago deberá hacerse contra las facturas presentadas y avalada por la interventoría."

Se solicita establecer sobre qué elementos podrá realizarse las actuaciones y qué costes se pueden valorar, ya que existe una gran deficiencia en cuanto a talleres, herramientas, consumos eléctricos,...., que no están considerados en las redacción de los documentos.

Técnica

Cuestión 22

El apéndice técnico en el numeral 3.8 establece: "Este rubro global de monto agotable podrá destinarse en:

- Puesta a punto del Material Rodante para que se utilice en la reparación de equipos, principalmente locomotoras, la bateadora PLASER 08-24 con número interno BP-011 y la Reguladora PLASER, plataformas y góndolas para la ejecución de los trabajos de los puntos críticos.
- El rubro de este capítulo se priorizará sobre repuestos, adecuación de equipos y mano de obra para el adecuando funcionamiento de los equipos.
- Mantenimiento o reparación de los carrmotores que serán esenciales para el transporte de personal a lo largo del corredor férreo y la movilización de las cuadrillas.
- Materiales, insumos, ruedas y repuestos para el material tractivo y remolcado que desee utilizar el Contratista para la intervención de los puntos críticos
- Aceites, grasas, repuestos, pinturas, servicios contratados para los equipos que utilice el Contratista o que la Interventoría o Supervisión de la ANI consideren arreglar o reparar."



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><u><b>CUESTIÓN 23:</b></u></p> <p>Respecto al Punto 3.12 de "Estudios Complementarios" se definen en él dos tipos de estudios, por un lado un "Estudio de Cobertura" y por otro lado "Otros Estudios", referidos estos últimos a posibles diseños para atención a nuevos puntos críticos que puedan parecer durante el transcurrir de las obras ( o que no se hayan identificado inicialmente).</p> <p>Respecto a esto a este Oferente le surgen las siguientes dudas que platea respetuosamente a la ANI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por un lado apreciamos que el importe presupuestario destinado a ambos fines resulta ser bajo, principalmente por el costo de estos estudios de cobertura y por otro lado por la indeterminación en el número de posibles "nuevos" puntos críticos.</li> </ul>	Técnica	<p>Cuestión 23</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En primer lugar, la entidad aclara que la entidad realizó cotizaciones para el estudio de cobertura con lo cual puede garantizar que en el mercado se hace el trabajo con ese valor. Segundo, el monto para estudios de nuevos puntos críticos es agotable en la medida que aparezcan nuevos puntos críticos, con lo cual no se está obligando al contratista que ejecute todos e indefinidamente estudios y diseños de nuevos puntos críticos con el presupuesto establecido</li> </ul>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<ul style="list-style-type: none"> <li>No se especifica la forma de cobro de los estudios complementarios quedando al criterio del interventor. <b>Se sugiere pago sobre factura más un AIU del 25% .</b></li> <li>Por otro lado y considerando lo indicado al respecto del Estudio de Cobertura:   <i>"Teniendo en cuenta que la tecnología en uso para las comunicaciones es a través de sistema de radio convencional de comunicaciones análogo en la banda UHF, soportado mediante una serie de enlaces microondas, se hace necesario que el contratista adelante un estudio de cobertura en el tramo Dorada – Chiriguaná, toda vez que con la información recopilada <u>existen tramos con zonas oscuras a lo largo del corredor que pueden poner en riesgo la operación comercial y la seguridad de la operación.</u>"</i> </li> </ul> <p>Entendemos que tras realizarse la evaluación y pensando en una inmediata puesta en operación sería necesario implementar las medidas indicadas por el informe, ya que de otra forma no se podría llevar a cabo la operación. <u>En este entendimiento se consulta respetuosamente a la ANI bajo que epigrafe o con qué presupuesto va a soportar estas inversiones.</u></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>El apéndice técnico en el numeral 3.2.6 señala: "2.El 90% restante quedará en una bolsa, para obras nuevas, o estudios complementarios que el Contratista agotará en la medida que se elaboren nuevos estudios y diseños para nuevos puntos críticos, o requerimientos de estudios adicionales de la entidad y el costo de cada diseño o estudio deberán ser aprobado por la interventoría. Los costos de estudios y diseños para nuevos puntos críticos corresponderán a precios de mercado aprobados por la interventoría", con lo cual se definen como se pagarán los estudios complementarios. Finalmente, no se reconocerán valores de AIU del 25% a una actividad que no es de obra</li> <li>Bajo el rubro de obras complementarias, tal cual como lo señala el apéndice técnico</li> </ul>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Observaciones al Apéndice Técnico Bogotá-Belencito

APENDICE TECNICO BOGOTÁ-BELENCITO:

*(Nota: Se repiten cuestiones/dudas ya tratadas en el análisis del corredor Dorada-Chiriguaná. El Oferente entiende que las respuestas que plantee la ANI extensivas a este otro corredor. Por ello sólo se plantearán algunas cuestiones específicas de este Corredor y alguna duda general que se haya olvidado).*

CUESTIÓN 24:

Respecto al Punto 3.3.1 de "Personal y equipo requerido para ejecutar la actividad de administración" se indica:

*"Para la compra de herramienta menor, la entidad ha definido un valor global fijo para compra de herramienta que requieran las cuadrillas para el desarrollo de actividades de mantenimiento de la vía y que estará sujeto a aprobación de la interventoría y de la ANI y que se pagará mediante facturas debidamente legalizadas."*

Se consulta respetuosamente a la ANI si existe un desglose de los elementos que serán solicitados como herramienta menor para equipar a las cuadrillas. **¿Se va a requerir algún tipo de equipo mínimo?**

CUESTIÓN 25:

Respecto al Punto 3.4.1 de "Mantenimiento de infraestructuras" a este Oferente le surgen las siguientes dudas que solicitamos respetuosamente a la ANI sean aclaradas:

- Transporte de rieles de Santa Marta hasta La Caro:

Técnica

No existe un desglose de los elementos que serán solicitados como herramienta menor para equipar las cuadrillas, sin embargo, estas herramientas deben ser avaladas por la Interventoría y supervisión del contrato previamente a su adquisición y de acuerdo a los precios de mercado y en todo caso hasta el agotamiento del rubro del FORMATO 6, ítem 63.

Técnica



SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

Código: GCOP-F-006

PROCESO

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

Versión: 001

FORMATO

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

Fecha: 31/07/2015

*"El contratista realizará el transporte de 10.395 m de rieles que se encuentran en custodia de FENOCO, concesionario de la ANI del tramo Chiriguaná – Santa Marta, los cuales deberá transportar desde Santa Marta hasta la estación de La Caro, el pago será un global de monto agotable, que se cancelará previa verificación de la interventoría del transporte indicado."*

Respecto a este rubro surgen las siguientes dudas: ¿Quién se encarga de la carga en origen (el Contratista o Fenoco)?. ¿En qué lugar exacto se encuentran acopiados estos materiales?. Por otro lado se indica que el rubro es un "monto total agotable", ¿qué quiere decir esto?

- Respecto a la instalación de estos Km de rieles:

*"En cuanto a la Instalación de 10 Km de riel en el corredor. Incluye transporte de instalación y retiro de riel, el contratista a partir de la estación de La Caro, llevará, instalará y retirará el riel, en los sitios donde se instalen traviesas de concreto nuevas, los pagos correspondientes se realizaran de acuerdo con la presentación del acta mensual que relacionen las cantidades de obra ejecutadas hasta la fecha, las cuales deben ser previamente revisadas y avaladas por la interventoría."*

Respecto a este rubro surgen las siguientes dudas: ¿Se incluye en el precio de instalación todo el pequeño material necesario para fijar el riel a los durmientes, tales como: clips, placas de asiento, tirafondos, etc?. ¿Esto pequeño material es nuevo o se considera de recuperación?. ¿Tiene prevista la ANI alguna zona en la que se vaya a instalar este riel o se destinará a reparaciones varias (según surja la necesidad)?. Según el tipo de riel que se suministre, existen zonas en las que los durmientes de concreto instalados son incompatibles con los rieles de mayor dimensión, ¿cómo plantea la ANI resolver este problema?

El contratista se encargará de la carga del material

Como dice el Apéndice Técnico: *"rieles que se encuentran en custodia de FENOCO, concesionario de la ANI del tramo Chiriguaná – Santa Marta, ubicados en los Talleres de Santa Marta y en la Estación de Ciénaga"*

La entidad eliminó en el apéndice técnico la expresión a monto agotable por global fijo

En el APU 31 de instalación de rieles se encuentran todos los elementos nuevos para la instalación

El material es nuevo

De acuerdo con lo que indica el apéndice técnico se señala: *" los sectores serán definidos con el apoyo y la previa aprobación de la interventoría"*

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><b><u>CUESTIÓN 26:</u></b></p> <p>Respecto al Punto 3.5.3 de "Estaciones y pasos a nivel", surgen las siguientes cuestiones, que pedimos respetuosamente a la ANI sean aclaradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Casetas paso a nivel de Tunja: Estas casetas y pasos serán entregados por el INVIAS. <u>¿En qué estado de conservación y operatividad se encuentran?</u></li> <li>• Paso a Nivel de Gachancipa y Tocancipa: <u>¿En qué estado de conservación y operatividad se encuentran?. ¿Con que rubro se abordará la financiación de la construcción de las casetas en los 4 paso de Tocancipa que ahora no existen?</u></li> </ul>	Técnica	<p>Las casetas de paso a nivel de Tunja son pasos a nivel que en este momento tiene a cargo el INVIAS, ya que los mismos se encuentran dentro del corredor Bogotá-Belencito que tiene a cargo la ANI se involucraron dentro del presente proceso, dentro del proceso de recibo de la infraestructura enunciado en el ANEXO 4, Apéndice técnico se le entregaran dichos pasos a nivel, donde se evidenciará el estado de conservación de los mismos.</p> <p>De acuerdo con información del INVIAS, las casetas se encuentran en buen estado y se entregaran al inicio de este contrato. En caso de requerirse reparaciones se usará el rubro Reparaciones locativas y mantenimiento a las estaciones a cargo de la ANI</p> <p>El contratista de acuerdo al numeral 3.1. RECIBO Y REVERSION DE LA INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL RODANTE, del ANEXO 4 APENDIECE TECNICO, <i>debe hacer la inspección física de la vía detallando todos sus elementos de infraestructura y superestructura, incluyendo los cruces subférreos, los pasos a nivel, las invasiones existentes, señalización entre otros. La comisión que ejecutara este recorrido contará, adicional a los planos del correo férreo, con la información técnica, debidamente diligenciada, sobre la cual hará las anotaciones acerca de las diferencias entre el texto y lo encontrado en el terreno, o hará la observación sobre hechos relevantes que se evidencien durante el recorrido.</i></p> <p>En Cuanto a los pasos a nivel de Gachancipa y Tocancipa, se tiene previsto entren en operación durante la ejecución del presente contrato, únicamente se reconocerá el valor cuando entren en operación, las construcciones de dichas</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

casetas no se realizarán con el presupuesto de este contrato.

El valor de la construcción de esas casetas es financiada por las alcaldías respectivas y la ANI solo se encargará de la operación

**CUESTIÓN 27:**

Respecto al Punto 3.6 de "Operación", surgen las siguientes cuestiones, que pedimos respetuosamente a la ANI sean aclaradas:

- En el evento que un tercer operador comience a transportar en el corredor y que por lo tanto disponga de equipos de transporte ferroviario (propios o alquilados a la ANI), ¿de qué manera tiene previsto la ANI se separen la instalaciones de manejo, talleres, almacenes, etc del Contratista y del tercer actor?
- ¿Se considera como válido el actual RMT empleado por DRACOL?
- El Contratista en su condición de posible Operador, se vería obligado a pagar los alquileres de los equipos en base a cuota mensual. No obstante el empleo de estos puede que sea muy inferior, dado que la demanda de cargadores es desconocida. De esta manera se estarían soportando costes superiores a los soportables, ¿Se podría acordar algún mecanismo de pago de alquileres en base a la demanda efectiva?

Técnica

Deben usar las mismas instalaciones que son de propiedad de la ANI

Se revisara y se ajustará con base en el nuevo reglamento solicitado en los apéndices técnicos

No, la entidad definió los canones de arriendo con base en los arriendos de equipo actual

**ANEXO 8. GARANTÍAS Y MECANISMOS DE COBERTURAS DE RIESGOS:**

**CUESTIÓN 1:**

Respecto al "Seguro TODO RIESGO" se indica:

*"La ANI suministrara al contratista la relación de los bienes entregados, con sus respectivas sumas asegurables "*

Dado que para obtener una valoración de estos seguros por parte de las empresas encargadas es necesaria esta valoración, y que la ANI se compromete a entregar la misma, aparentemente en el momento de esta Licitación, **se solicita respetuosamente se entregada la relación de bienes a asegurar así como la cuantificación de las sumas a asegurar.**

Jurídica Estructuración

La entidad ajustó el apéndice de seguros

**Observaciones al Anexo 9 APENDICE SOCIAL AMBIENTAL**

**CUESTIÓN 1:**

Este oferente ha analizado la composición del Anexo 9 y le surgen las siguientes dudas en el análisis de los siguientes conceptos. Solicitamos respetuosamente a la ANI sean aclaradas las mismas:

- **¿Recibirá el Contratista algún pasivo ambiental desde los contratos actuales?**
- Respecto a la "Obligaciones Generales", se indica:  
*"Un mes después de haber firmado el acta de inicio del contrato, el contratista deberá instalar 6 oficinas de atención al usuario (aproximadamente 1 oficina por cada 150 km), en el área de influencia del proyecto."*  
**¿Cómo deben estar equipadas estas oficinas, y qué tamaño mínimo se requiere y bajo que rubro será reconocido al Contratista? Téngase en cuenta que el ítem de arriendos es insuficiente para cubrir estos arriendos y todas las demás exigencias de la descripción del ítem.**

Técnica

Cuestión 1

- Aunque la ANI será el representante del proyecto ante la Autoridad Ambiental – ANLA. El contratista estará a cargo de toda la gestión ambiental.

- Oficinas: se usaran las estaciones férreas que se entregan al contratista

- El PAGA es un documento dinámico que se debe o puede actualizar de acuerdo con las actividades propias del proyecto.

Las etapas o hitos se refieren a los avances de obra.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto a la "Obligaciones Generales", se indica: <i>"El Contratista deberá formular y presentar a la ANI y a la Interventoría un Plan de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA, dentro de los tres (3) meses siguientes a la suscripción del Acta de Inicio de ejecución del contrato y hacer las actualizaciones necesarias en cada una de las etapas del proyecto o en cumplimiento de los hitos contractuales."</i> <b><u>Puede indicar la ANI a qué etapas e hitos se refiere con esta afirmación.</u></b></li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto de las "Obligaciones del Contratista relacionadas con la Autoridad Ambiental", se indica: <i>"Respecto del tramo conocido como Variante Nare, el proyecto cuenta con un expediente ANLA independiente, el cual corresponde al LAM 3365;..."</i> <b><u>¿Puede indicar la ANI qué tipo de informe es el LAM 365, se trata de una Licencia Ambiental?</u></b></li> </ul>	Técnica	- El LAM3365 corresponde al expediente de una Licencia Ambiental otorgada por la ANLA para el proyecto Variante Nare.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto de las "Obligaciones del Contratista relacionadas con la Autoridad Ambiental", se indica: <i>"La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, cuenta con el Registro Minero No. C418005 de la Cantera Montecristo, localizada en la vereda Cabañas del municipio de Puerto Berrio, departamento de Antioquia, la cual podrá ser explotada por el Contratista, para lo cual el Contratista deberá informar a la ANI en el primer mes de ejecución del contrato sobre su uso."</i> <b><u>¿Puede la ANI entregar copia de este Registro Minero para analizar posibles zonas a explotar?</u></b> <b><u>Por otro lado, ¿Puede la ANI indicar cuál es la Autoridad Ambiental y Minera Regional competente para atender las solicitudes relacionadas con la explotación de esta cantera?</u></b></li> </ul>	Técnica	- En caso de que el contratista lo requiera, la ANI podrá entregar copia del mencionado título. - La Autoridad Minera Regional corresponde a: La Autoridad Ambiental Regional corresponde a: Corporación Autónoma Regional
<ul style="list-style-type: none"> <li>Puede la ANI indicar si la elaboración del Geodatabase y del Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) serán objeto de financiamiento por parte de la ANI. <b><u>Y si es así ¿bajo qué epígrafe?</u></b></li> </ul>	Técnica	- Todas las actividades ambientales están contempladas dentro del rubro ambiental



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Respecto de las "Obligaciones del Contratista relacionadas con la Rehabilitación y Mantenimiento", se indica:  <i>"Estos estudios ambientales le servirán de base al Contratista, para que tramite y obtenga las Licencias Ambientales y/o permisos para uso, aprovechamiento o afectación de los recursos naturales correspondientes; los cuales serán requisito para el inicio de las actividades del Alcance Físico Básico asociadas a cada uno de los Tramos y/o sectores."</i></li> </ul> <p><b><u>¿Es requisito de este Contrato el que la tramitación de los permisos de uso, aprovechamiento o afección a recursos naturales quede sujeta a la elaboración y aprobación de un Estudio de Impacto Ambiental?</u></b></p>		<p>- Debido al alcance del contrato no se requiere la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental.</p> <p>El contratista deberá tramitar y obtener los permisos requeridos para la ejecución de las obras.</p>
		<p><b>Observaciones al Anexo 11 – Especificaciones técnicas de operación</b></p> <p><b><u>CUESTIÓN 1:</u></b></p> <p>Respecto a "GENERALIDADES SOBRE LOS TERCEROS OPERADORES" se indica:</p> <p><i>"Los Terceros Operadores asumen todos los riesgos inherentes a la operación, incluso los derivados del estado de la línea, pasos a nivel legales e ilegales, invasiones, derrumbes, socavaciones, cualquier accidente geológico-geotécnico etc., manteniendo indemne a EL CONTRATISTA y a la ANI por cualquier concepto derivado de estos riesgos."</i></p> <p>De esta afirmación este Oferente entiende lo siguiente, en las relaciones entre ANI-Contratista-Tercer Operador:</p>	Técnica	

- El tercer operador o sus clientes asumen la totalidad de los riesgos de operación, sometiéndose a las condiciones que dicte el Contratista de acuerdo con la ANI.
- El tercer operador o sus clientes por lo tanto no podrán reclamar al Contratista o la ANI pagos de daños o indemnizaciones en los siguientes supuestos:
  - Descarrilo de convoy.
  - Daño fortuito en la red que impida el tráfico (derrumbes, inundaciones, etc y en general daños en la infraestructura o superestructura ferroviaria).
  - Invasión de la red por terceros dañando el convoy y su carga o impidiendo su circulación.
  - Necesidad de paralización/interrupción de circulación por necesidades de mantenimiento no previstas por motivos de aseguramiento de la seguridad de la circulación, cualquiera que sea la duración de la misma.
  - Pérdidas o daños sobre los bienes transportados por cualquier motivo o causa.
  - Pérdida o daños sobre los vehículos de los convoyes ferroviarios.
  - Daños físicos de los operarios de dichos convoyes, sea cual sea la causa del daño.

Se solicita respetuosamente a la ANI confirme estos entendimientos.

1. Si es correcta la interpretación del interesado
2. El contratista o tercer operador operara bajo su cuenta y riesgo, con lo cual no tendrá derecho a reclamaciones por el estado de la vía

**CUESTIÓN 2:**

Respecto a "GENERALIDADES SOBRE LOS TERCEROS OPERADORES" y puesto en relación con la Obligaciones del Contratista en sus funciones de Administración y Mantenimiento de los corredores férreos, se solicita a la ANI clarifique quién va a ser el responsable de realizar los "rescates" de convoyes operados por terceros descarrilados, así como de la realización de las reparaciones sobre la infraestructura y superestructura ferroviaria que derivasen del daño de descarrilo. Entiéndase por "responsabilidad" en dos conceptos:

1. Responsabilidad física, en cuanto a la aportación de los medios humanos y materiales para el rescate.
2. Responsabilidad económica, en cuanto a cómo se van a resarcir o abonar los costes de estas operaciones.

Solicitamos a la ANI que aclare ambos aspectos.

Técnica

La entidad aclaró lo pertinente en los apéndices técnicos

**Observaciones al ANEXO 16 – MATRIZ DE RIESGOS**

Respecto a la matriz de riesgos, muy respetuosamente se solicita la revisión y corrección de los siguientes puntos:

**1. RIESGO: ADMINISTRACIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, VIGILANCIA Y CONTROL DE TRÁFICO**

**TIPO DE RIESGO:** Mayores costos para actividades de administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico del corredor férreo.

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** El presente riesgo contradice el contrato y no puede ser imputable al contratista los sobrecostos por las deficiencias y vicios ocultos de los corredores férreos, así como el contenido del presente proceso. El contrato se plantea por precios unitarios, por lo que si son necesarias mayores cantidades, la ANI debe asumir dichos sobrecostos.

Riesgos

Es riesgo es coherente con el objeto del contrato ya que el perfil del contratista que la Agencia solicita, es aquel que tiene la capacidad de valorar y ponderar las actividades a su cargo.

Adicionalmente dentro de las obligaciones estipuladas para dar cumplimiento al objeto de este contrato, se define claramente el alcance de las actividades que deberá desarrollar el contratista, dentro de las cuales está el recibo de la infraestructura a través de una "inspección física detallada" durante la cual el contratista tendrá acceso a los pormenores de las actuales condiciones de la misma.

Por otra parte, el costo total del mejoramiento y mantenimiento de los corredores, debe ser cuantificado por el contratista para la presentación de su oferta, que implica la aceptación de esas obligaciones y riesgos que le son asignados, al resultar adjudicatario del contrato de obra. No procede su observación.

**2. RIESGO: CONSTRUCCIÓN**

**TIPO DE RIESGO:** Sobrecostos por condiciones de la infraestructura entregada.

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** No es posible atribuir el riesgo de las deficiencias de la infraestructura entregada al Contratista, ni los sobrecostos que se puedan generar por ello. Los vicios ocultos de la infraestructura son responsabilidad del propietario de dicha infraestructura.

Riesgos

Dentro del pliego de condiciones se especifica que el proponente debe realizar la visita técnica previa a la presentación y cuantificación de su propuesta, con lo anterior la Agencia entiende que dicha propuesta incluye la cuantificación de los riesgos y costos que permitirán ejecutar el objeto del contrato de obra, en las condiciones actuales de la infraestructura.

Dicha visita previa, permite la evaluación de la infraestructura que recibirá el proponente, para que sea la base de la cuantificación de su propuesta.

No procede su observación.

**3. RIESGO: ASEGURAMIENTO**

**TIPO DE RIESGO:** Riesgo de mayores costos y disponibilidad de pólizas de Garantía Única de Cumplimiento, Cumplimiento del Contrato, Salarios y Prestaciones Sociales e Indemnizaciones, Calidad del Servicio, Calidad Correcto Funcionamiento de los Bienes Suministrados, Calidad y Estabilidad de Obra, Responsabilidad Civil Extra Contractual, Responsabilidad Civil Contractual, Seguro Todo Riesgo, Pólizas de Seguros de Maquinaria y Equipo.

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** Los seguros es un ítem no modificable y por tanto deben ser responsabilidad de la Entidad Contratante.

Riesgos

En el pliego de condiciones del proceso se especifica claramente que “El proponente favorecido con la adjudicación tendrá a su cargo los costos de las garantías y minutas que se mencionan en el contrato”.

Así mismo la cobertura de las pólizas está definida en los anexos, luego el costo de estas es el riesgo que asume el contratista, quien está en capacidad de administrarlo.

No procede su observación.

**4. RIESGO: AMBIENTAL & SOCIAL**

**TIPO DE RIESGO:** Demoras en la aprobación de licencias y/o permisos ambientales

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** No se puede atribuir el riesgo de los perjuicios que puedan ocasionar las demoras de cualquier entidad pública, tanto ambiental como otra, sobre el Contratista.

Riesgos

De acuerdo con lo establecido en el Apéndice Social y Ambiental del proceso se determina claramente, que es obligación del contratista realizar las gestiones necesarias ante las Autoridades Ambientales para el cumplimiento del objeto del contrato, lo que incluye el trámite y obtención de las licencias, dicha gestión estará enmarcada en la debida diligencia.

Es importante resaltar que la presentación de la oferta implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el oferente resulte adjudicatario del contrato de obra.

No procede su observación.

5. **RIESGO: AMBIENTAL & SOCIAL**

**TIPO DE RIESGO:** Invasión del Derecho de Vía Férrea

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** No se puede atribuir el riesgo de los perjuicios que puedan ocasionar las invasiones y afecciones de terceros sobre el corredor férreo, ni de la diligencia de las alcaldías, inspecciones de policía y demás entidades competentes, para la resolución diligente de los procesos. No se puede impedir por parte del Contratista que los particulares y/o municipios realicen invasiones al corredor férreo pues el único medio legal que tiene para prevenirlas y restituir las es mediante los procesos policivos.

Riesgos

Dentro de las obligaciones estipuladas para dar cumplimiento al objeto de este contrato, se define claramente el alcance de las actividades que deberá desarrollar el contratista para vigilar y administrar los corredores lo que incluye la defensa del Derecho de Vía y su seguimiento.

No procede su observación.

6. **RIESGO: FUERZA MAYOR ASEGURABLE**

**TIPO DE RIESGO:** Riesgo presentado por el Impacto adverso que generen los desastres naturales sobre la ejecución y/o operación del proyecto. Estos incluyen terremotos, inundaciones, incendios y sequías, entre otros. La obligación del CONTRATISTA es de adquirir la póliza todo riesgo, para la totalidad del corredor férreo.

**ASIGNACIÓN DEL RIESGO:** PRIVADO

**OBSERVACIÓN:** Los seguros es un ítem no modificable y por tanto deben ser responsabilidad de la Entidad Contratante.

Riesgos

En el pliego de condiciones del proceso se especifica claramente que "El proponente favorecido con la adjudicación tendrá a su cargo los costos de las garantías y minutas que se mencionan en el contrato".

Los riesgos que tiene como mitigación la adquisición de una póliza debe ser asumidos por el contratista.

No procede su observación.

**Observaciones a los FORMATOS 6 DORADA-CHIRIGUANA y BOGOTÁ-BELENCITO**

Se **requiere unas especificaciones técnicas claras de cada ítem** incluido en el presupuesto, donde se incluya el alcance y forma de pago, ya que todo ítem queda a interpretación del interventor, lo que imposibilita una valoración acertada del presupuesto.

Se solicita incluir que todo trabajo realizado con pago sobre factura se debe incluir el 25% de AIU, el cual es el mínimo necesario para cubrir los costos de impuestos, estampilla, ICA, financieros, empresas,...

Técnica

En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar.

Por otra parte, la entidad está incluyendo un factor multiplicador de 2 a las actividades diferentes a obra, con lo cual no se acepta la observación de incluir un 25% adicional, razón por la cual el contratista debe cubrir todos

	<p><b>INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS</b></p> <p>Se considera necesario que la entidad tenga en consideración las siguientes observaciones respecto al presupuesto presentado por la ANI en este proceso de licitación, ya que existen varios precios con imprecisiones en cuanto a su valor y descompuesto de APUs, tales como:</p> <p>A.- Presupuesto LA DORADA – CHIRIGUANA</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. Existen varios precios con imprecisiones en cuanto a su valor y descompuesto de APUs, tales como: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ítem 1. Localización y replanteo m2. Los precios de los descompuestos no son de mercado para un personal cualificado y unos equipos homologados. Igualmente la unidad de m2 genera un conflicto por sus posibles interpretaciones tanto en la medida de la obra como la cantidad de replanteos necesarios para la ejecución de la obra. Se sugiere cambiar la unidad por comisión de topografía como unidad mensual</li> <li>• Ítem 2. Retiro de Superestructura. Los rendimientos incluidos no corresponden a las actuaciones requeridas. Igualmente no se contemplan los costos asociados a los transportes de equipos y/o personal sujetos a la ubicación de cada actuación, así como la gestión de los elementos retirados. Se sugiere el uso del personal de administración para tales fines.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Técnica</p>	<p>sus impuestos y gastos en los que incurra con el contratista con el factor multiplicador</p> <p>Ítem 1: EL ítem corresponde a un precio de mercado, que de hecho supera el valor del contrato actual. Por otra parte las unidades de medida en levantamientos corresponde a unidades de área y es el caso del presente proyecto, con lo cual no se acepta el cambio a topografía mensual</p> <p>Ítem 2: Los rendimientos tienen como soporte los contratos actuales, no se incluyen costos de transportes, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carromotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes. Finalmente, el levantamiento de estos elementos corresponde a una unidad de medida por ml que se debe hacer con los 10 ayudantes incluidos en el APU. No se acepta tal como se establece en el Apéndice Técnico que el personal de la administración se emplee para la atención de puntos críticos</p> <p>Ítem 3: No se acepta la solicitud del interesado de separar el transporte de los materiales en ítem independiente dado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. Finalmente, no acepta ítem de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra por lo indicado anteriormente.</p> <p>Ítem 4: Los rendimientos como soporte los contratos actuales y se reitera que el personal de administración no se utilizará para actividades de puntos críticos tal como lo establece el Apéndice Técnico</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Ítem 3. Excavación mecánica en material común. Los rendimientos incluidos suponen que se trata de obras de excavación a cielo abierto, no confinado, con un volumen elevado de material a excavar para asumir entre los gastos los transportes de la maquinaria y horas de parada. Igualmente el planteamiento de ejecutar todas las obras al mismo tiempo para cumplir el plazo imposibilita el transporte mixto. Se requiere separar el transporte de materiales de obra en ítem independiente e incluir el canon de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra.
- Ítem 4. Demolición de columna metálica. No coinciden los rendimientos de los descompuestos con el volumen total de la unidad (100 ml/h frente al 39 ml volumen total del presupuesto). Se sugiere ejecutar estos trabajos con recursos de administración.
- Ítem 5. Terraplenado y compactación manual. Los rendimientos incluidos son muy superiores a los reales, bajo la condición de MANUAL. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 6. Montaje y nivelación de vía. Los equipos para el trabajo no son los adecuados (equipo de oxicorte), no se han contemplado el transporte de los materiales de segundo uso, y el transporte del balasto 1 m3 no coincide con los 1,2 m3 exigidos por ml de vía. Se sugiere que se modifique el alcance del APU, se separe el transporte de material de

Ítem 5: Nuevos precios unitarios se hicieron con base en los estudios de factibilidad elaborados por el actual contratista y avalados por la actual interventoría. La presente actividad tiene que ver con la conformación del terraplén por m3, hasta alcanzar una densidad seca no inferior al 95% que se corrobora mediante un ensayo de suelos o por ejemplo con un densímetro nuclear no requiere mayor especificación al respecto. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

Ítem 6: con el equipo propuesto si se puede hacer el trabajo requerido, con lo cual no es válida la interpretación del interesado. Se ajusta la cantidad de balasto del transporte de acuerdo a la observación del interesado. El material debe ser transportado por la vía férrea con los equipos que entrega la entidad, personal y consumibles

Ítem 7: La actividad consiste en empedradización de césped sobre el terraplén únicamente que no requiere agua. Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. El **mantenimiento** de estos trabajos podría realizarse con las cuadrillas a cargo de la administración, situación que fue ajustada en el apéndice técnico.

cantera en un ítem independiente y se ejecute la unidad con recursos de administración.

- Ítem 7. Empradización de terraplenes. No se ha incluido el agua como elemento indispensable para este trabajo, así como su transporte, y el transporte marcado en el APU del resto de elementos es insuficiente. Se solicita ajustar el APU e incluir una partida de mantenimiento para estos trabajos.
- Ítem 8. Material drenante para recubrimiento de tubería. No se incluye el transporte de la maquinaria, y el transporte exige un transporte mixto que no es viable. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 9. Suministro, extendido, nivelación y compactación manual de material de afirmado. El concepto manual no coincide con lo incluido en el APU (la actividad como MANUAL no corresponde con una MOTONIVELADORA), al igual que el material seleccionado con afirmado y su densidad. Tampoco se incluye el transporte del agua ni en el precio del agua los permisos que se puedan exigir para dicho recurso natural. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago. Misma observación para ítems 10 y 11
- Ítem 12. Descapote. Para estos trabajos se incluyen talas de árboles en muchos casos y licencias ambientales para tales efectos, y sus compensaciones asociadas que suponen un costo, las cuales se sugiere incluyan sobre el rubro de Implementación de Programas Socio – Ambientales. En contenido de las especificaciones técnicas no coincide con lo requerido dentro del APU, ya que se plantea una labor de recuperación de material, la cual necesariamente se realiza con mano de obra, por lo que se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 13. Excavación y clasificación de material de zona. Igualmente los rendimientos no son los reales para tal actividad y supone un conflicto frente a la definición con otras actividades como los ítems 3 o 12. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 14. Relleno con rajón. Los transportes y acarreos internos no coinciden con las exigencias de equipos necesarios para tal actividad. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma

Ítem 8: Se le reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar. La forma de pago tal como lo establece el APU corresponde a m3

Ítem 9: Se ajusta la descripción del APU. La entidad consideró una MOTONIVELADORA para hacer el extendido y nivelación. Sin embargo, si el contratista considera otro equipo, lo podrá proponer a la interventoría siempre y cuando no supere el precio establecido en el APU. El Contratista deberá hacer las averiguaciones respectivas para el caso de aprovechamiento del recurso y en caso de costos informar a la interventoría para que se revise la situación y si es el caso de algún cobro se cogerá del rubro de programas socio ambientales. El transporte de materiales se debe hacer por la vía férrea de acuerdo con explicación anteriormente dada. Igual para ítem 10 y 11

Ítem 12: el descapote propuesto es de e=0,3 m que no significa que sean árboles. Sin embargo en caso de duda o inquietud se deberá acordar con la interventoría el tratamiento ante la autoridad ambiental competente y en dado caso emplear el rubro de actividades socio-

de pago.

- Ítem 15. Demolición obras de concreto. No se tiene contemplado el canon de vertido ni permisos, y los rendimientos son muy elevados para la unidad de obra, puesto que el volumen total de la unidad para los diferentes puntos no da una jornada completa y por tanto faltarían incluir los tiempos adicionales de cada transporte más el mínimo de obra parada.
- Ítem 16. Manejo de aguas. Esta unidad queda abierta a interpretación para su medición, pago y ejecución. Se sugiere cambiar este ítem por una unidad global.
- Ítem 17. Concreto reforzado 21 MPa. Los elementos contemplados en el APU no se corresponden con sus especificaciones, como por ejemplo la cantidad de cemento (aclaración contenido de 1 saco). El rendimiento está sobreestimado, ya que por ejemplo, un encofe para tubería de 1.5 m, de aproximadamente 4.5 m<sup>3</sup> requiere de al menos 4 días de trabajo entre armados y fundida de losa, cabezote y aletas. Se sugiere un nuevo APU, incluyendo todos los equipos y materiales necesarios, así como todos los transportes y el personal adecuado para dicha labor.
- Ítem 18. Retiro de tubería metálica. Al igual que el ítem 4 se sugiere ejecutar con recursos de administración ya que en la unidad no contempla disposición ni transporte.
- Ítem 19. Paisaje general. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago, pues está abierta a múltiples interpretaciones.

ambientales. La unidad de medida es m<sup>2</sup> tal cual como lo establece el APU. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

Ítem 13: los rendimientos corresponden a APUS del contrato actual. Esta actividad es para llenar geoceldas diferente a excavaciones grandes y diferentes a las de las otras actividades. La forma de pago está dada por unidad de volumen por m<sup>3</sup> que deberá ser cubicada en la obra con la interventoría. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar.

Ítem 14: La entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. La forma de pago es por unidad de volumen por m<sup>3</sup>. En caso de requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

Ítem 15: la entidad ajustó el APU

Ítem 16: se ajustó el APU

- Ítem 22. Concreto Clase E. Al igual que en el ítem 17, se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 23. Cunetas en concreto. La cantidad de acero es inferior a la necesaria para cunetas tipo INVIAS y el personal es insuficiente para los rendimientos marcados. Se incluye en el ítem la excavación manual de la cuneta, sin embargo no se contempla la disposición de los materiales resultantes. Se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 24 y 25. No existen unas especificaciones sobre la unidad, se sugiere incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago, para poder revisar las necesidades del APU.
- Ítem 26. Geotextil. No se incluyeron los transportes de los materiales ni personal.
- Ítem 27. Soldaduras aluminotérmica. El precio es muy inferior al precio de mercado. Se contemplan alquileres de kits de soldadura, los cuales están en desuso por su elevado riesgo, y no se contemplan la maquinaria necesaria para este trabajo (tensor, esmeriladora,...) Se sugiere revisen el precio de esta unidad con empresas calificadas para actualizar el precio al mercado actual.
- General. Revisar en términos generales los equipos requeridos para cada actividad ya que existen inconsistencias y los transportes que son inexistentes en muchos equipos o insuficientes en materiales al no poder darse el transporte mixto. Falta incluir los transportes de todo el personal a las obras.

Ítem 17: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

Ítem 18: tal como se establece en el apéndice técnico el personal de la administración no ejecutara las obras o actividades de puntos críticos con lo cual no se acepta la observación.

Ítem 19: actividad que tiene que ver con actividades de finalización de la obra, encoles y/o descoles y tienen como unidad de medida un precio global en el punto crítico

Ítem 22: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

Ítem 23: el APU corresponde a cantidades y rendimientos con base en el contrato actual. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

Ítem 24 y 25: La unidad de medida es por m2 tal cual como lo define el APU y es acorde a la instalación de geoceldas en este tipo de trabajos y como se han instalado en el actual contrato.

Ítem 26: La entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>Ítem 27: Este precio ya fue revisado y avalado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado</p> <p>Se reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.</p>
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

– MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR. Se requiere de unas especificaciones detalladas de cada ítem, incluyendo un APU para su valoración. Por otro lado, se requiere que estas unidades sean ejecutadas con personal y recursos de administración por las características de cada unidad, por ejemplo el riego de balasto es imprescindible realizarlo con las tolvas del contrato y personal para perfilar la banca. Igualmente los precios de los ítems están por debajo de los de mercado.

- Ítem 28. Traviesas de madera para puentes. Las especificaciones técnicas (anexo 10) sugieren que se trata de vía en balasto sobre placa, sin embargo los puentes del corredor son puentes metálicos, por lo que no coincide. Igualmente el precio dependerá de las características de los materiales haciendo que el precio propuesto sea inferior a una calidad aceptable para tal efecto. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 29. Soldadura aluminotermica. Igual que en el caso del ítem 27, donde los precios son muy inferiores a la realidad.
- Ítem 30. Suministro e instalación de riel. Aclarar el descompuesto de la unidad puesto que erróneamente menciona sujeciones, las cuales debería ir incluida en la traviesa en lugar del riel y tampoco referirse a eclisas ya que la vía se requiere sea soldada. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 31. Suministro e instalación de sujeciones. Revisar el precio de esta unidad, ya que el precio propuesto es inferior a los gastos reales de esta unidad que requiere ser importada.

Técnica

**MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR**

La entidad publico todos los APUS de los ítems 28 al 34, lo cual no es correcta la aseveración del interesado. Las especificaciones están dadas en el anexo 10 y los precios tienen como referencia el contrato actual. La entidad tiene claramente separadas las actividades a cargo de las cuadrillas de administración en el apéndice técnico

Ítem 28: No hay ningún numeral que hable de vía en placa. En el anexo 10 están las especificaciones de las traviesas. El recio ya fue ajustado con base en una observación anterior del interesado

Ítem 29: Este precio ya fue revisado y avalado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado

Ítem 30: el APU no habla de sujeciones, ni de eclisas. La forma de pago es por ml de vía. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones AREMA y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

Ítem 31: El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado

Ítem 32: la vía férrea actualmente cuenta con el 100% de conectividad desde la Dorada hasta Chiriguana con lo cual

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>el Contratista deberá usarla para el transporte de material desde la cantera que desee usar</p> <p>Ítem 34: El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado</p> <p>Ítem 35: el precio corresponde a un precio global y tal cual como lo define el Apéndice Técnico <i>“iniciará con concepto de la interventoría y que se cancelará previa presentación de las facturas que soporten los arreglos efectuados en las distintas estaciones”</i></p> <p>Además, se le aclara al interesado que el único paso a nivel regularizado sobre el cual podrá realizar actuaciones corresponde al de Barracabermeja y el presupuesto es considerado suficiente, con lo cual no es válida la observación del interesado.</p>
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Ítem 32. Suministro e instalación de balasto. Se sugiere revisar el concepto global de esta unidad, ya que no existen canteras a lo largo del corredor con las especificaciones necesarias. Únicamente se puede contar con una cantera en el extremo norte, a una distancia muy superior a la incluida en el APU y se requiere separar el precio del material y el transporte porque la discontinuidad de la vía en la ejecución de cualquier intervención imposibilita el transporte férreo desde la cantera a los puntos. La cantera Montecristo no cuenta con permiso ambiental por lo que no es una opción real para este contrato.
- Ítem 34. Suministro e instalación de cambiavías. EL precio está por debajo del mercado, para un cambiavía con certificación de calidad. Se sugiere revisen el precio de esta unidad con empresas calificadas para actualizar el precio al mercado actual.
- Ítem 35. Reparaciones locativas en pasos a nivel. Se requiere la definición exacta de esta unidad, ya que el valor es muy inferior a las posibles necesidades de los pasos a nivel, y el ítem no se ha marcado como una unidad a no modificar por lo que pone al riesgo de los proponentes cualquier vicio oculto del estado actual de los pasos a nivel, así como la libre interpretación del interventor.

- MATERIAL RODANTE. Se requiere la definición exacta del ítem 36, tanto los materiales incluidos, procedimientos, personal y forma de pago, puesto que según se establece en el apéndice técnico, todos los trabajos de esta actividad es necesario subcontratarlos a un externo.
- GASTOS DE ADMINISTRACIÓN. Se sugiere revisar el concepto global de los ítems contemplados en el capítulo VII, por ejemplo el número de cuadrillas con el número de carromotores. Se requiere la revisión y el desglose de cada elemento contemplado en los ítems 59 y 60 ya que el valor es muy inferior a lo necesario.
- SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO. Se requiere aclaración sobre las pólizas que se incluirían dentro de este rubro. No se incluye una descripción de forma de pago para teles conceptos. **Se solicita explicar este rubro**

Técnica

Material Rodante: El Apéndice es claro al definir las actividades en las cuales se definirán las actividades asociadas al material rodante dentro del capítulo 3.8 del Apéndice técnico

Gastos de Administración: El Contratista dispone de 6 carromotores suficientes para los trabajos objeto del presente contrato. Además de combustibles y personal para su uso.

Los ítems 59 a 60 corresponden a montos globales mensuales que no se reconocerán valores superiores a los ofertados por contratista



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>Finalmente, la póliza que se cubrirá con cargo al ítem del presupuesto son las póliza todo riesgo de infraestructura y todo riesgo de equipos. La forma de pago está establecida en el apéndice de seguros que indica:</p> <p><b><u>“ FORMA DE PAGO POLIZA TODO RIESGO</u></b>  <b><u>Para proceder al pago del rubro del presupuesto SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO, el contratista debe entregar original de las pólizas citadas en este apéndice, con el respectivo soporte de pago, las cuales deben ser aprobadas por la supervisión del contrato para proceder al pago respectivo. Si sobrasen recursos de este rubro, los mismos serán destinados por la supervisión del contrato para actividades de puntos críticos, emergencias u obras complementarias.</u></b></p> <p><b><u>En caso contrario que llegase a faltar recursos para el pago de la póliza se destinaran los recursos de atención de emergencias.”</u></b></p>
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

B.- Presupuesto BOGOTÁ – BELENCITO

- INTERVENCIÓN A PUNTOS CRÍTICOS. Existen varios precios con imprecisiones en cuanto a su valor y descompuesto de APUs, tales como:
- Ítem 1. Retiro de Superestructura. Los rendimientos incluidos no corresponden a las actuaciones requeridas. Igualmente no se contemplan los costos asociados a los transportes de equipos y/o personal sujetos a la ubicación de cada actuación, así como la gestión de los elementos retirados. Se sugiere el uso del personal de administración para tales fines.
  - Ítem 2. Excavación mecánica en material común. Los rendimientos incluidos suponen que se trata de obras de excavación a cielo abierto, no confinado, con un volumen elevado de material a excavar para asumir entre los gastos los transportes de la maquinaria y horas de parada. Igualmente el planteamiento de ejecutar todas las obras al mismo tiempo para cumplir el plazo imposibilita el transporte mixto. Se requiere separar el transporte de materiales de obra en ítem independiente e incluir el canon de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra. Igualmente para los ítems 3, 4, 5 y 19.
  - Ítem 6. Riel ARA90. Los precios de los materiales no son actuales y los gasto de nacionalización son superiores. Por otro lado no contempla todos los transportes y el

Técnica

Ítem 1: Los rendimientos tienen como soporte los contratos actuales, no se incluyen costos de transportes, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carromotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes. Finalmente, el levantamiento de estos elementos corresponde a una unidad de medida por ml que se debe hacer con los 10 ayudantes incluidos en el APU. No se acepta tal como se establece en el Apéndice Técnico que el personal de la administración se emplee para la atención de puntos críticos

Ítem 2: No se acepta la solicitud del interesado de separar el transporte de los materiales en ítem independiente dado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea. Finalmente, no acepta ítem de vertido y la unidad de construcción de acceso a obra por lo indicado anteriormente, igualmente para los ítems 3, 4,5 y 19.

Ítem 6: Los precios corresponden a cotizaciones hechas por la entidad, con lo cual no se acepta la solicitud del interesado

Ítem 7: con el equipo propuesto si se puede hacer el trabajo requerido, con lo cual no es válida la interpretación del interesado. Se ajusta la cantidad de balasto del transporte de acuerdo a la observación del interesado. El material debe ser transportado por la vía férrea con los equipos que entrega la entidad, personal y consumibles

precio.km es insuficiente. El precio señala suministro e instalación, sin embargo en el APU solo el suministro. En caso de incluirse la instalación se requiere de equipos y personal suficiente para dicha labor (cuadrilla completa de 12 trabajadores)

- Ítem 7. Montaje y nivelación. Se contempla 1,2 m3 de balasto, sin embargo solo se contempla 1 m3 en el transporte. Los rendimientos son bajos respecto a la realidad de las obras ya que se está contemplando 50 ml jornada donde hay puntos críticos que suponen una distancia menor. Aclarar que todo riego de balasto se realizar con equipos de vía férrea, para lo que es igualmente necesario pala cargadora en acopio. Para el lecho de balasto se requiere minicargadora y compactador. Los rendimientos de los equipos deben ir acordes a las dimensiones de las obras planteadas.
- Ítem 9. Concreto de 14 MPa. Los materiales no coinciden con lo requerido en las especificaciones para tal actividad. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 10. Retaluzado. El APU no es claro, se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítems 11. Excavación en roca. Los rendimientos incluidos para esta actividad son bastante bajos y queda supeditado al tipo de material. Se sugiere reevaluar el precio.
- Ítem 12. Cunetas concreto. La cantidad de acero es inferior a la necesaria para cunetas tipo INVIAS y el personal es insuficiente para los rendimientos marcados. Se incluye en el ítem la excavación manual de la cuneta, sin embargo no se contempla la disposición de los materiales resultantes. Se sugiere la revisión del APU, e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 13. Muro gaviones. Los rendimientos propuestos son muy elevados para el trabajo a realizar con ese personal. Se sugiere revisar el procedimiento y reevaluar la unidad.
- Ítem 14. Muro reforzado de 28 MPa. Falta incluir en el precio la bomba de concreto y los elementos auxiliares para la ejecución de los muros, igualmente no se han contemplado los transportes de los equipos ni el concreto. Por otro lado, según los diseños la cantidad de acero por metro cúbico es superior y no se ha contemplado el alambre de amarre. Igualmente el material de formaleta incluido limita la altura posible de muro a no más de 2 metros incluyendo zapata por lo que se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

ITEM 9: La entidad está pagando por m3 de concreto y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud

ITEM 10: esta actividad se refiere al perfilado o tendido del talud cuando no requiere material de relleno. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 11. El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado

ITEM 12. El APU corresponde a cantidades y rendimientos con base en el contrato actual. En caso de requerir alguna especificación por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo a seguir.

ITEM 13. La entidad está pagando por m3 y los rendimientos están hechos con base en los APUS del contrato actual, con lo cual no se acepta la solicitud.

ITEM 14: La entidad revisó y ajusto el APU. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones

- Ítem 15. Filtro trasdós. No se ha incluido la formaleta para la ejecución de dicha unidad según marcan los diseños, e igualmente los rendimientos son muy altos para las condiciones de la ejecución. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 17. Localización y replanteo m2. Los precios de los descompuestos no son de mercado para un personal cualificado y unos equipos homologados. Igualmente la unidad de m2 genera un conflicto por sus posibles interpretaciones tanto en la medida de la obra como la cantidad de replanteos necesarios para la ejecución de la obra. Se sugiere cambiar la unidad por comisión de topografía como unidad mensual
- Ítem 18. Acero de refuerzo. No se ha incluido ningún equipo para la colocación del acero (grua para pilotes) ni andamios (muros altura mayor a 1,5 metros). Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 15: La entidad ajustó el APU. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 17: EL ítem corresponde a un precio de mercado, que de hecho supera el valor del contrato actual. Por otra parte, las unidades de medida en levantamientos corresponden a unidades de área y es el caso del presente proyecto, con lo cual no se acepta el cambio a topografía mensual

ITEM 18. El APU corresponde únicamente a acero de refuerzo. La grúa o elemento de colocación se pagará en el APU respectivo que se requiera

TEM 19. Su observación no puede ser tenida en cuenta, ya que se está pagando un transporte de material de afirmado y adicionalmente no se incluyen costos de transportes adicionales, puesto que para eso se entregan equipos al Contratista (carrmotores y material rodante) y combustibles para que realice estos transportes.

- Ítem 19. Relleno para estructuras. El transporte del material exige un transporte mixto, el cual no es posible por las condiciones planteadas del contrato, tanto por la ejecución en plazo como la disponibilidad de equipos. Se solicita revisar.
- Ítem 21. Concreto lanzado. No se ha incluido el transporte de materiales y equipos, así como la disposición de los residuos. Se solicita revisar.
- Ítem 22 y 23. Pernos y dren perforado. No se ha incluido el transporte de materiales y equipos. Se solicita revisar.
- Ítem 24. Anclaje activo de 4 torones. Se requiere revisar el precio porque solo incluye el equipo de perforación y no los equipos de elevación auxiliares ni los de tensión de los anclajes. Por otro lado faltan todos los transportes. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- Ítem 27. Perforación con Widia. El precio no es de mercado para el concepto marcado. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.
- General. Se sugiere revisar de forma general revisar los equipos a utilizar para cada actividad bajo las características de las obras (ej. no se puede usar motoniveladoras para el relleno de una alcantarilla) y los transportes donde falta en su mayoría los transportes de los equipos (no pueden transportarse por la vía férrea) o los transportes (no hay continuidad para el suministro de materiales). Falta incluir los transportes de todo el personal a las obras.

ITEM 21: Este APU ya fue revisado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se incluyó el transporte de materiales.

ITEM 22 Y 23: Estos APU ya fueron revisados por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se incluyó el transporte de los pernos.

ITEM 24: Este APU ya fue revisado por la entidad conforme a una anterior observación del interesado, donde se modificó el precio y agrego el transporte.

ITEM 27. El precio corresponde a cotizaciones hechas por la entidad con lo cual no se acepta la observación del interesado.

General: Se reitera al interesado que la entidad está reconociendo al Contratista la maquinaria, personal y combustibles para el transporte de materiales para la atención de puntos críticos por la vía férrea.

- MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR. Se requiere de unas especificaciones detalladas de cada ítem, incluyendo un APU para su valoración. Por otro lado, se requiere que estas unidades sean ejecutadas con personal y recursos de administración por las características de cada unidad. Igualmente los precios de los ítems están por debajo de los de mercado.
- Ítem 30. Instalación de riel con transporte. No está clara la unidad a evaluar, se desconoce las características del riel a transportar, su peso, longitud de barra,... Igualmente se desconoce quien realiza la carga, en qué lugar se realizaría, accesibilidad de camiones,... Se solicita revisar la unidad.
- Ítem 31. Instalación de riel. El contenido del APU no coincide con lo requerido ya que en el APU se incluyen elementos de fijación de traviesas pero no eclisas, lo cual no se ajusta a la realidad e induce al error de interpretación del interventor. Se solicita revisar la unidad.
- Ítem 32. Mantenimiento de pasos a nivel. Se solicitar aclaración sobre el cobro de dicha unidad.
- Ítem 34. Traviesas de concreto. Se solicita incluir la distancia real de la planta de traviesas de concreto con homologación en Colombia hasta la estación de La Caro.
- Ítem 38. Traviesas de madera para puentes. Las especificaciones técnicas (anexo 10) sugieren que se trata de vía en balasto sobre placa, sin embargo los puentes del corredor son puentes metálicos, por lo que no coincide. Igualmente el precio dependerá de las características de los materiales haciendo que el precio propuesto sea inferior a una calidad aceptable para tal efecto. Se sugiere revisar el concepto de esta unidad e incluir unas especificaciones claras que incluyan procedimiento y forma de pago.

Técnica

**MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL CORREDOR**

La entidad publico todos los APUS de los ítems 30 al 38, lo cual no es correcta la aseveración del interesado. Las especificaciones están dadas en el anexo 10 y los precios tienen como referencia el contrato actual y cotizaciones realizadas por la entidad. La entidad tiene claramente separadas las actividades a cargo de las cuadrillas de administración en el apéndice técnico.

ITEM 30: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá-Belencito, en el Numeral 3.4.1 Mantenimiento de la infraestructura se aclara lo solicitado.

ITEM 31: La entidad ajustó el APU. La forma de pago es por ml de vía. En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones INVIAS o AREMA dependiendo lo que aplique y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar

ITEM 32: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá-Belencito, en el Numeral 3.4.1 Mantenimiento de la infraestructura, se aclara la forma de pago del mantenimiento de los pasos a nivel. El precio corresponde a un precio global y tal cual como lo define el Apéndice Técnico "iniciará con concepto de la interventoría y que se cancelará previa presentación de las facturas que soporten los arreglos efectuados en las distintas estaciones"

			<p>ITEM 34: Se ajustó el APU de acuerdo a su observación.</p> <p>ITEM 38: No hay ningún numeral que hable de vía en placa. En el anexo 10 están las especificaciones de las traviesas. El Precio ya fue ajustado con base en una observación anterior del interesado</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MATERIAL RODANTE. Se requiere la definición exacta del ítem 40, tanto los materiales incluidos, procedimientos, personal y forma de pago, puesto que según se establece en el apéndice técnico, todos los trabajos de esta actividad es necesario subcontratarlos a un externo.</li> <li>- GASTOS DE ADMINISTRACIÓN. Se sugiere revisar el concepto global de los ítems contemplados en el capítulo VII, por ejemplo el número de cuadrillas con el número de carromotores. Se requiere la revisión y el desglose de cada elemento contemplado en los ítems 61, 62, 63, 64 y 65 ya que el valor es muy inferior a lo necesario.</li> <li>- SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO. Se requiere aclaración sobre las pólizas que se incluirían dentro de este rubro. No se incluye una descripción de forma de pago para tales conceptos. <b><u>Se solicita explicar este rubro</u></b></li> </ul>	<p>Técnica</p>	<p>Material Rodante: En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá- Belencito, en el Numeral 3.8 se definen las actividades asociadas al Puesta a punto, mantenimiento, repuestos, pinturas, servicios contratados para material rodante y carromotores.</p> <p>Gastos de Administración: El Contratista dispone de 3 carromotores suficientes para los trabajos objeto del presente contrato. Además de combustibles y personal para su uso. En el En el anexo 4-B, apéndice técnico Bogotá- Belencito, en el Numeral 3.3.1, se definen las actividades de los ítems 61,62,63,64 y 65, los valores de los mismos fueron ajustados de acuerdo a observación anterior del interesado.</p> <p>SEGUROS Y POLIZA TODO RIESGO: Las condiciones técnicas que se solicitan para la póliza menciona, junto con su forma de pago de prima, se encuentran incluidas en el anexo 8 Apéndice de garantías y seguros.</p>

9	SANTIAGO GUZMAN RICO – C&RF SAS mediante correo electrónico del 24/02/2017	<p>Con respecto a las Especificaciones entregadas para algunos de los materiales a suministrar, les solicitamos aclararnos:</p> <p><b>Riel</b></p> <p>Aclarar: Se pide certificación AREMA del fabricante pero AREMA no certifica a los fabricantes de rieles.</p> <p>Corregir: El riel 90 Lbs ARA-A que mencionan se especifica bajo ASTM A1 y no bajo AREMA.</p> <p>Pregunta: ¿Aceptarían riel producido bajo norma ASTM A1 para tolerancias dimensionales y propiedades mecánicas y bajo norma DIN 5901 para composición química con una dureza promedio de 240 BHN?</p> <p>Ver especificación de los rieles en CV, piden rieles (carril) de cabeza endurecida 350 HB.</p>	Técnica	<p>Riel</p> <p>Se corrigió el Anexo correspondiente</p> <p>En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones AREMA y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar</p> <p>Respecto al cambiavías no es clara la observación</p>
		<p><b>Eclisas</b></p> <p>Aclarar: ¿Cuál es el perfil de las eclisas requerido y cuáles son las distancias entre centros de agujeros?</p>	Técnica	<p>Se podrán usar eclisas con distancia entre centros de agujeros <math>139,7 \pm 0.8</math> mm para las eclisas de 4 y 6 huecos</p>
		<p><b>Traviesas de madera</b></p> <p>Pregunta: En el pliego se refieren a la norma AREMA e indican ciertas especies de madera, ¿serían aceptable maderas duras mixtas según AREMA, de uso en los FFCC de carga en USA y FENOCO?</p>	Técnica	<p>El contratista deberá cumplir con los tipos de madera y normativa que exige AREMA y que se encuentran en el Anexo correspondiente. Actualmente no se tienen maderas mixtas con éxito para nuestro clima, con lo cual en la estructuración del proceso no se contemplan cambios en la madera a los descritos en el Anexo correspondiente</p>
		<p><b>Cambiavías</b></p> <p>Pregunta: Indican norma UIC, ¿aceptarían cambiavías según AREMA modificado para trocha de 36"?</p>	Técnica	<p>Dadas las condiciones actuales del corredor con disparidad de elementos sobre los corredores férreos, el contratista deberá hacer una propuesta para los cambiavías a instalar con fundamentos técnicos en los cuales soporte detalladamente la integración del nuevo cambiavías con</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				las condiciones de la superestructura y la interventoría aprobara los cambios a que hay lugar
		<b>Tirafondos</b> Aclarar: Longitudes y tipo de cabeza	Técnica	En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones AREMA y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar
		<b>Clips</b> Aclarar: Sección tubular o laminar?	Técnica	En caso de no encontrarse especificaciones dentro de los anexos del proceso, el contratista deberá seguir lo indicado en el apéndice técnico relacionado con usar especificaciones AREMA y en caso requerir alguna especificación adicional por parte del Contratista ante cualquier duda posterior, previo al inicio de los trabajos, se deberá acordar con la interventoría el proceso constructivo y ensayos a que haya lugar
10	ORGANIZACIÓN OPL - Johana Martinez mediante correo electrónico del 24/02/2017	<p>Con respecto al proceso de la referencia, la sociedad que represento, OPERADORES LOGÍSTICOS DE CARGA S.A.S con NIT 900.068.426, encuentra necesario incluir explícitamente en el alcance del proyecto las obras de reparación del Ramal Capulco, la conexión ferroviaria del ferrocarril central con el puerto fluvial ubicado en el municipio de Gamarra, donde actualmente desarrollamos operaciones logísticas intermodales.</p> <p>Como conocedores de la logística del país y de las necesidades del sector, resaltamos la importancia de dicha conexión, así como la rehabilitación de los patios ferroviarios del Puerto CAPULCO, que esperamos puedan ser intervenidos dentro del contrato de concesión derivado del proceso licitatorio en mención.</p>	Técnica	<p>Dentro del contrato que se encuentra en ejecución, se tiene contemplado la primera fase que busca la conectividad del mismo y realizar una obra de socavación sobre un puente y a la luz del presente contrato se tiene previsto únicamente realizar actividades de mantenimiento del mismo</p> <p>Finalmente, no se tiene previsto intervenir los patios ya que no están a cargo de la ANI.</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		Nuestra respetuosa solicitud puede ser ampliada si ustedes así lo consideran, puede ser comunicado a mi dirección electrónica: <a href="mailto:johanna.martinez@oplcarga.com.co">johanna.martinez@oplcarga.com.co</a> o comunicada al km 2.176 anillo vial Floridablanca – Giron. Ecoparque Natura Torre 2 Oficina 803 del municipio de Floridablanca.		
11	ISOCALIDAD INGENIERIA – Rafael Dueñas Daza mediante correo electrónico del 24/02/2017	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuál es el plan de la ANI con respecto a una concesión de largo plazo de los corredores?</li> <li>2. Se puede esperar que una licitación va a salir para la concesión a largo plazo en paralelo a la ejecución de este contrato?</li> <li>3. No es posible encontrar en la información disponible el lugar exacto ni el trabajo específico que se tiene que ejecutar en cada "punto crítico". Esa información está disponible para todos los postulantes o solamente es de conocimiento del actual operador/concesionario/contratista de los corredores?</li> <li>4. Se va a realizar una visita técnica con los postulantes a los puntos críticos?</li> <li>5. Los documentos en los que se tiene que detallar la experiencia de los postulantes son restrictivos a trabajos anteriores realizados para la ANI. Habrá flexibilidad para que los interesados puedan presentar su experiencia en otro formato?</li> <li>6. En el caso de prestar servicio de transporte de carga a terceros, hay alguna guía o restricción sobre las tarifas que el operador puede cargar a los usuarios?</li> </ol>	Técnica	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El segundo paso luego de esta obra pública es concesionar los corredores férreos con el propósito de hacer inversiones definitivas sobre los corredores férreos sobre los cuales se tengan especificaciones y corredores de talla mundial como el tramo La Loma – Puerto Drummond o Cerrejon – Puerto Bolivar para reactivar la operación de carga en el país</li> <li>2. Actualmente como iniciativa pública no va salir una licitación paralela para concesión de los corredores en mención</li> <li>3. En el anexo 15 se publica el estudio de cada punto crítico donde se encuentra el detalle de cada punto crítico</li> <li>4. De acuerdo con lo indicado en el pliego de condiciones "La visita técnica al lugar donde se realizará la obra es responsabilidad de cada proponente, razón por la cual LA ANI da por entendido que el interesado al presentar su oferta conoce la zona del proyecto y los riesgos que se puedan presentar en el sitio en el que se desarrollaran las obras, y está informado sobre la forma y características del sitio, localización y naturaleza de la obra y la de los materiales necesarios para su ejecución" con lo cual se da por hecho que no habrá visita a los corredores férreos</li> </ol>

7. Hay exclusividad en el uso del material rodante que es parte de esta licitación?
8. Cuáles son los estándares de mantenimiento que se tiene que usar en las áreas que no son consideradas como puntos críticos?
9. Es posible recibir el record de mantenimiento de los equipos (locomotoras y vagones) que hacen parte de esta licitación?
10. Podrá el operador optimizar la fuerza de trabajo en función de la demanda del servicio?
11. Por favor, proveer registros de mantenimiento, condiciones de vía, frecuencia de inspecciones, reportes de inspección, inventario de puentes, cartas de vía, perfil de riel, cruces (públicos y privados).
12. Hay algún contrato sindical o situación social que el operador tenga que aceptar o deba conocer?

5. La experiencia no es restrictiva a trabajos de la ANI tal como lo señala el Pliego de Condiciones y el formato de experiencia es único con el cual se puede realizar una evaluación objetiva de las propuestas, con lo cual no se aceptan formatos diferentes
6. Tal como lo señalan los apéndices técnicos (4A Y 4B) del proceso no hay ningún tipo de restricción de las tarifas que se cobren a los dueños de la carga
7. Como lo establecen los apéndices técnicos y el Anexo 12 MATERIAL RODANTE DISPONIBLE se separa el material rodante para obra que será de exclusividad del contratista de obra y el material rodante para operación será para el operador
8. Todas las actividades definidas en los apéndices técnicos y anexos correspondientes
9. La Vicepresidencia de Estructuración no cuenta con esa información, pero puede hacer la solicitud a la gerencia del modo férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual quien es la que ha tenido a cargo el material rodante a través de los contratistas de la entidad
10. Si lo podrá hacer
11. Esta información será entregada al contratista adjudicatario del contrato, con la información del inventario
12. La entidad no tiene conocimiento de ningún tipo

13. Si los consultores que han diseñado y estimado los costos de los puntos críticos son los anteriores contratistas o sus integrantes o propios consultores, y se presentaran a la licitación habría un conflicto de intereses, ya que ellos serian los que conocerían dichos estudios y diseños y conocerían la real situación. El no conocer dichos estudios, no tener claro el estado y localización de dichos puntos críticos, no haber una visita programada por parte de la ANI, le genera una ventaja clara a dichos anteriores contratistas y/o sus integrantes y/o consultores.

14. Reparación de puntos críticos de los tramos «La Dorada – Chiriguana» \$80,187,472,651 (558.3km totales de operación), ubicación de puntos críticos no identificada plenamente en anexo 4-a.

15. Reparación de puntos críticos de los tramos «Bogotá - Belencito» \$74,221,114,141 (318.3km totales de operación), ubicación de puntos críticos no identificada plenamente en anexo 4-b. Los archivos enviados no incluyen el formato 6 Bogotá-

Belencito, al abrir un archivo en la web de la ANI con este nombre sale información de Dorada – Chiriguana.

13. Los **consultores** no tienen ningún tipo de restricción de participar en el evento que quisieran participar y que no parece acorde con el objeto del presente contrato que tienen que ver con constructores y operadores ferroviarios. En el anexo 15 todos los interesados pueden conocer el detalle de todos los puntos críticos. En el 2016 la entidad en su página oficial dentro del cuarto de datos informo de un recorrido a los que quisieran ir a conocer los corredores férreos y en el marco de la licitación actual no tiene previsto hacer visita a los corredores

14. Los puntos críticos están identificados con abscisas en el apéndice técnico del proceso en el numeral 3.2.1

15. Los puntos críticos están identificados con abscisas en el apéndice técnico del proceso en el numeral 3.2.1. La entidad público en el cuarto de datos de la página de la ANI, el Anexo 15 donde se encuentran todos los estudios de factibilidad y que se pueden consultar en el siguiente link:

<ftp://ftp.ani.gov.co/VJ-VE-LP-001-2017/>

estos se publicaron en el cuarto de datos de la página de la entidad ya que por su tamaño no se pueden publicar en el SECOP

16. El cronograma del proceso de selección dispuesto por la entidad contempla plazos razonables para la preparación, elaboración y presentación de las respectivas ofertas, cumpliendo de sobra con los



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p>16. Cronograma del Proceso: Fecha límite para presentar observaciones al pliego hasta el 16 de Marzo; Cierre de licitación el 19 de Abril del 2017 ; es un plazo corto para cumplir con todos los requerimientos técnicos y legales ?</p> <p>17. Visita Técnica : Es responsabilidad de cada proponente, la ANI asume que el interesado conoce la zona del proyecto, pero la ANI debería proveer los datos de contacto para que proponente pudiera hacer un recorrido de las vías y facilitar una visita ?</p> <p>18. Capacidad Técnica : aunque se tenga la acreditación de la experiencia Tipo A, B y C y un aval para la realización de la propuesta técnica debería ser alguien local.</p> <p>19. El Formato 6 Dorada-Chiriguana no incluye la ubicación de los tramos críticos específicos a ser reparados.</p>	<p>plazos mínimos previstos para tal fin por los Tratados Internacionales. Así mismo, las condiciones de participación han sido dadas a conocer por la entidad desde la publicación del proyecto de pliego de condiciones, razón por la cual no procede la observación.</p> <p>17. De acuerdo con lo indicado en el pliego de condiciones "La visita técnica al lugar donde se realizará la obra es responsabilidad de cada proponente, razón por la cual LA ANI da por entendido que el interesado al presentar su oferta conoce la zona del proyecto y los riesgos que se puedan presentar en el sitio en el que se desarrollaran las obras, y está informado sobre la forma y características del sitio, localización y naturaleza de la obra y la de los materiales necesarios para su ejecución" con lo cual se da por hecho que no habrá visita a los corredores férreos</p> <p>18. El interesado deberá analizar su conveniencia de socio para la presentación de la oferta</p> <p>19. El formato 6 hace referencia a la oferta económica con base a precios unitarios. La ubicación de los puntos críticos se encuentra en el apéndice 4<sup>a</sup></p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

20. Mantenimiento y Conservación: Se deberá emplear el personal existente; Tramo Dorada-Chiriguana – 160 empleados (16 cuadrillas) una cuadrilla cada 35 km aprox. ; Tramo Bogota-Belencito – 140 empleados (14 cuadrillas) una cuadrilla cada 23 km aprox. Mucha gente !!!

21. El equipo rodante, locomotoras y asumo parte del equipo de vía se encuentran en el Anexo 12. ¿Es suficiente?

22. 7 Locomotoras para la operación y 2 para mantenimiento.

23. ¿Dónde está el récord de mantenimiento que las locomotoras/carros de ferrocarril han tenido durante los últimos 5 a 10 años?

24. Adicional, deberían proveer registros de mantenimiento, condiciones de la vía, frecuencia de inspecciones. Reportes de inspección e inventario de Puentes, Cartas de vía (Track charts) ; Perfil de Riel ; Reportes de condición de rieles (Sperry Test si fue realizado), Perfil de Riel (Size, type, age), Carro geométrico, Señalización (AWD, gated, etc), cruces (cantidad, públicos-privados).

20. No es mucha gente para las actividades que debe realizar el contratista además que tiene a cargo más de 800 km de vía

21. Es el material rodante con el que cuenta la ANI

22. El Anexo 12 Material Rodante define la cantidad de equipo para cada actividad

23. En la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI

24. En los ANEXOS del proceso se encuentra todo el detalle de las actividades a ejecutar con sus respectivas obligaciones y normativa asociada

25. Estamos usando normatividad INVIAS y normatividad AREMA para la vía.

26. El Anexo 12 Material Rodante define la cantidad de equipo para cada actividad



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

		<p>25. Quien regula las condiciones de vía ?, FRA en USA ; SCT en Mexico por ejemplo.</p> <p>26. Hace falta saber qué tipo de maquinaria, equipo y herramientas disponen.</p> <p>27. Qué tipo de índices de Seguridad tienen ?.</p> <p>28. Las vías cuentan con riel de 60, 75, 90 y 115 lb/yd. Cuanto de cada uno ?, Necesitamos un perfil del tipo riel.</p> <p>29. Cuál es la capacidad de los puentes ?, 263K, 286K, Cooper E60, E80, etc.</p> <p>30. Tienen algún sindicato ?, ¿si es así, Que tipo de contrato?</p>		<p>27. Teniendo en cuenta que es un contrato de obra pública de 14 meses con recursos limitados no se puede definir índices de seguridad eso lo implementaremos en los contratos de concesión</p> <p>28. Ningún tramo de la vía cuenta con perfil de 115 lb/yd, en efecto hay de 60lb/yd, 75 lb/yd y en algunos casos de 90 lb/yd. Esta información se le entregará dentro del inventario al adjudicatario del proceso</p> <p>29. Cooper E-50</p> <p>30. La entidad no conoce de ningún sindicato al respecto</p>
12	<p>AURAXIS S.A.- Stéphane Jaumot</p> <p>Mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p>1. Pliego de condiciones: En caso de que el Oferente sea una Estructura Plural (EP):</p> <p>a. ¿Uno de los miembros de la EP puede ser una unión temporal?</p> <p>b. ¿Puede un miembro de esta unión temporal no aportar experiencia?</p> <p>c. ¿En el caso específico de la experiencia tipo C, puede el operador ser una unión temporal?</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>a. NO puede un miembro de la EP ser una unión temporal puesto que los pliegos en su numeral 1.17 lo siguiente: "Teniendo en cuenta la naturaleza del objeto a contratar, <u>podrán participar en el presente proceso y presentar propuestas las personas jurídicas o naturales, nacionales o extranjeras, en ambos casos, ya sea de manera individual o bajo estructuras plurales.</u> Cuando se presenten como figura asociativa, deben informar en su respectiva propuesta si se presentan a través de consorcio o unión temporal." Por lo anterior, solo personas naturales y jurídicas pueden presentar ofertas directamente o a través de estructuras plurales.</p> <p>b. La entidad ajusto el pliego de condiciones definitivo y debe ceñirse a lo allí indicado</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>c. La experiencia debe ser aportada por alguno de los miembros de la estructura plural que se conforma para la presente licitación. En caso de estructuras plurales anteriores, el pliego señala: <i>“Si el proponente en la figura asociativa anterior (consorcio o unión temporal o concesionario), para el volumen de carga solicitado por la entidad, este deberá tener una participación mínima del 10% dentro de la figura asociativa”</i></p>
	<p>2. Anexo 8 - Garantías y mecanismos de cobertura de riesgos: solicitamos que por favor bajen los porcentajes del 1. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, 3. CALIDAD DEL SERVICIO. y 4. CALIDAD CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES SUMINISTRADOS al 10% cada uno para permitir nuestra participación, que además son el estándar en otros países en los cuales hemos trabajado.</p>	SEGUROS	<p>El cálculo de los amparos de calidad del servicio y calidad y correcto funcionamiento de los elementos suministrados se realiza teniendo en cuenta los posibles perjuicios que se le causen a la entidad derivados de la mala calidad del servicio prestado o de los elementos suministrados y que sean evidenciados con posterioridad a la finalización del contrato.</p> <p>Es importante aclarar que los porcentajes requeridos para los mencionados amparos no superan los valores contemplados en el presupuesto para los ítems de Administración, Control de Tráfico, Vigilancia y Programas y actividades socio ambientales para el caso del amparo de calidad del servicio; y Mantenimiento y Conservación del corredor para el amparo de calidad y correcto funcionamiento de los elementos suministrados</p>
13	<p>En las condiciones exigidas en la experiencia tipo B se diferencian dos actividades, una, el control de tráfico y otra, la operación de infraestructura en proyectos ferroviarios, sin embargo, en los estudios previos, la operación de trenes a cargo del Contratista es una opción que brinda la ANI al</p>	Técnica	<p>La entidad ajusto el pliego de condiciones en relación con la experiencia tipo B</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>oferente que gane el contrato, por lo que dicha exigencia realizada no parece estar acorde con las exigencias del pliego.</p>		
	<p>Por otra parte, en cuanto al monto establecido para la exigencia de control de tráfico, 10 % del presupuesto oficial se realizan las dos siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) dicho valor resulta desproporcionado con respecto al tamaño de la operación que se prevé se presentará en un proceso enfocado a la reactivación del transporte de carga por ferrocarril.</li> <li>ii) La dificultad de obtener una certificación en los términos requeridos, dado que tanto el control de tráfico como la operación no tienen rubros ni unidades de pago establecidos en la estructura presupuestal de los contratos de concesión o de obra pública.</li> </ul> <p>Por lo que se solicita respetuosamente a la Entidad se considere la pertinencia de suprimir el monto al que se realizan las anteriores observaciones y que resulte suficiente la acreditación de la experiencia requerida como encargado principal.</p> <p>De no modificarse dicha exigencia, implicaría movilizar una empresa operadora de gran tamaño, a un consorcio muy numeroso, pero que en realidad, operativamente para dicha empresa, su participación real tendría un peso muy bajo con relación al valor total del contrato y con respecto a la exigencia pretendida; aspecto que desestimulará la participación de empresas operadoras ferroviarias, con lo cual se limitaría innecesariamente la participación en la presente licitación.</p> <p>Entendiendo la preocupación del contratante de contar con esquemas que garanticen una operación efectiva y un control de tráfico adecuado para los fines que se persiguen con la presente contratación, de no ser dable nuestra solicitud de suprimir el monto mínimo exigido para la experiencia Tipo B, en su defecto, se propone la adopción de la incorporación de un Asistente Técnico Operativo, que con unas calidades acordes con el contexto de la operación a realizar y con los parámetros que para tal efecto defina la Entidad, el proponente se allane a comprometerlo para el presente proyecto.</p>	Técnica	La entidad ajusto el pliego de condiciones en relación con la experiencia tipo B

THIERRY GIRARD  
mediante correo electrónico  
del 24/02/2017



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

<p>14</p> <p>INGERAL CIA SAS-Ricardo Amaya Laporte mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p>Para someter a consideración de la Entidad nuestra más respetuosa solicitud de modificar el documento del asunto, en lo que hace referencia a la siguiente disposición, contenida en el capítulo 2.7 – EXPERIENCIA DEL PROPONENTE – TIPO B, párrafo 5:</p> <p><i>“Para efectos de la habilitación de los proponentes respecto a la experiencia en Control de Tráfico u operación de la Infraestructura en proyectos ferroviarios, se hará la suma de los contratos aportados expresados en SMMLV y esta suma deberá ser superior al 10% del Presupuesto oficial total.” (Subrayado fuera de texto)</i></p> <p>Proponiendo que se elimine de la misma el criterio que para tal efecto se subrayó.</p> <p>Para motivar nuestra petición, se ha compilado algunas disposiciones contenidas en el documento citado en el asunto, que a continuación se transcriben.</p> <p><b>“3.6. OPERACIÓN</b></p> <p><i>El objetivo principal que se persigue por parte de la ANI, para el presente contrato es reactivar la operación de carga en el corredor férreo La Dorada – Santa Marta (Puertos Caribe).</i></p> <p><i>En ese sentido, el Contratista deberá presentar un plan de operación de carga dentro de los dos meses siguientes a la fecha de inicio del contrato, donde se muestre que tipo de carga va movilizar, cliente, modelo operacional de trenes y acuerdo con FENOCO para ingresar a la línea férrea concesionada, así como el puerto donde llevará la carga.</i></p> <p><i>En caso de no dar inicio a la operación operar a partir del primer día del tercer mes de ejecución del contrato, la entidad unilateralmente dispondrá del equipo destinado a operación de acuerdo con el ANEXO 12 – Material Rodante Disponible, para entregarlo a terceros operadores interesados que cumplan los requisitos, para que efectúen la operación de carga con el equipo de la entidad. En tal caso el Contratista no tendrá derecho a reclamaciones posteriores.”</i></p> <p><b>“Habilitación y Operación</b></p>	<p>Técnica</p>	<p>La entidad ajusto el pliego de condiciones en relación con la experiencia tipo B</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------



**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN**

**Código:** GCOP-F-006

**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001

**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

*Una vez adjudicado el contrato, el contratista deberá adelantar los trámites para la habilitación y licencia de operación de acuerdo con el Decreto 1079 de 2015 o la legislación que lo modifique o derogue ante la entidad competente para el inicio del contrato.*

*Este trámite se constituye en una OBLIGACION para el contratista y constituirá las sanciones requeridas en caso de incumplimiento o negligencia para adelantarlos.”*

De las anteriores disposiciones extractadas del Pliego de Condiciones que en esta oportunidad se somete a consideración de los interesados en el proceso, se colige que la prestación del servicio público de transporte de carga por ferrocarril, no corresponde a una obligación expresa y exigible dentro del contrato, y por el contrario, la consagra con un carácter opcional, aunque la habilitación y la licencia de operación, sean de forzoso cumplimiento.

En línea con lo anterior, de las obligaciones contractuales exigibles al Contratista, el éxito de la reactivación de la operación de carga en el corredor férreo La Dorada – Santa Marta (Puertos Caribe) y Bogotá – Belencito, objetivo principal que se persigue por parte de la ANI, depende directamente del Control de Tráfico, el cual debe garantizar que tanto la operación comercial como la interna (trenes de trabajo) se desarrolle en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, en cumplimiento de la Constitución Política y de las leyes que regulan la prestación de esta clase de servicios, en especial la Ley Marco del Transporte – Ley 105 de 1993.

De otra parte, dentro de los antecedentes contenidos en los Estudios Previos, se hace mención que:

*“...se habían venido ejecutando para la operación de carga de cemento principalmente en el corredor Bogotá – Belencito, llegando a un máximo de 230 mil toneladas año en el año 2005 y un promedio cercano a las 180 mil toneladas entre el 2004 y 2010, sin embargo, por efectos de la Ola Invernal del 2010 y 2011 el corredor sufrió graves daños que ocasionaron la interrupción de la operación desde febrero de 2011.*



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p><i>En cuanto al corredor La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Zipaquirá se ha prestado el servicio de control de tráfico para llegar a movilizar un máximo de 280 mil pasajeros en el año 2007 y un promedio de 200 mil pasajeros año entre el 2006 y 2011.</i></p> <p><i>Durante los años 2013 a 2015 en virtud de los contratos 418 de 2013 y 356 de 2013 de administración celebrados en la ANI se movilizaron 222.644 pasajeros en el corredor Dorada – Chiriguaná y 991.199 en el corredor Bogotá – Zipaquirá.”</i></p> <p>Lo anterior evidencia que no ha habido operación de carga en los últimos 20 años y 6 años, en el corredor La Dorada – Chiriguaná y el de Bogotá – Belencito, respectivamente, y que además, los volúmenes movilizados en este último mencionado, son bajos (500 Ton/día – un tren diario).</p> <p>Por lo pronto, los volúmenes de pasajeros transportados en los dos corredores no son objeto de observación nuestra, toda vez que no hacen parte del objetivo principal de la ANI, como tampoco se dispone de material rodante para la prestación de este servicio.</p> <p style="text-align: center;"><i>“En la actualidad hay empresas privadas interesadas en operar carga en los dos corredores férreos, La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito.”</i></p> <p>Dichas consideraciones reflejan que la operación comercial que se prestará durante el desarrollo del contrato, o al menos, hasta que el proceso de comercialización de la oferta del servicio de transporte de carga por ferrocarril logre permear el mercado y cautivar las mercancías de vocación férrea y trasvasarlas de la carretera, en volúmenes que copen la capacidad del material rodante disponible para la operación y con largos recorridos, de manera que compensen los costos adicionales del transbordo de las mismas, en el caso de La Dorada – Chiriguaná, será de bajo volumen y de frecuencia irregular. Igualmente para el tramo de Bogotá – Belencito, que probablemente se preste con un tren diario.</p> <p>Todos estos análisis tienen la finalidad de confrontar los requerimientos que sobre la Experiencia Exigida, en especial la Tipo B, con respecto al panorama de la operación comercial que los antecedentes ilustran, buscando su armonización en aras de aumentar la participación de la ingeniería nacional, sin tener que acudir a la consecución de grandes operadoras multinacionales del transporte férreo, como única opción para cumplir con los requisitos habilitantes establecidos en este proceso, que a continuación se transcriben:</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN****Código:** GCOP-F-006**PROCESO**

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

**Versión:** 001**FORMATO**

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

**Fecha:** 31/07/2015

*“2) TIPO B: EXPERIENCIA EN CONTROL DE TRÁFICO U OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA EN PROYECTOS FERROVIARIOS.*

*Los proponentes deberán diligenciar la Proforma correspondiente y acreditar la información sobre mínimo UN (1) y máximo TRES (3) contratos o certificaciones que indiquen la participación del proponente como encargado principal del Control de Tráfico u Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.*

*Únicamente se tendrán en cuenta contratos o certificaciones que se hayan ejecutado en redes ferroviarias que involucren operación en vía principal, lo que quiere decir que no se validarán contratos o certificaciones que relacionen obligaciones que se limiten exclusivamente a estaciones o patios de maniobras.*

*Para efectos de la habilitación de los proponentes respecto a la experiencia en Control de Tráfico u operación de la Infraestructura en proyectos ferroviarios, se hará la suma de los contratos aportados expresados en SMMLV y esta suma deberá ser superior al 10% del Presupuesto oficial total.*

*NOTA 2: Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO B, en caso que el proponente no posea un contrato con una entidad estatal podrá entregar una certificación del concesionario de la infraestructura o una entidad encargada de la vigilancia de la operación, o por la entidad competente para la validación de experiencia, que contenga la siguiente información:*

- Entidad o Empresa contratante (cuando aplique);*
- Nombre de empresa (En caso de que esta además de ser poseedor y/o gestor de la infraestructura, ejecute las actividades de operación y/o control de tráfico ferroviario);*
- Red ferroviaria (Indicando País, Región o ciudad cuando aplique);*
- Extensión de la red;*

- *Tipo de Servicio (Mercancías o pasajeros);*
- *Tecnología utilizada para el control de tráfico (Señalización, comunicaciones, etc.);*
- *Frecuencia de Trenes;*
- *Inicio de la operación y/o control de tráfico;*
- *Terminación de la operación y/o control de tráfico;*
- *Valor (Costo asociado exclusivamente a la operación ferroviaria o el control de tráfico ferroviario)."*

La exigencia de un monto equiparable o superior al 10% del valor del presupuesto oficial, para convalidar las experiencias sobre control de tráfico o la operación de infraestructura férrea en proyectos ferroviarios en vía principal, excluye del proceso experiencias en ferrocarriles colombianos que son aplicables y validas, pero que por no ser actividades de reconocimiento de pago directo, no cuentan con precio unitario, sino que hacen parte del costo del transporte de materiales utilizados en la rehabilitación de las vías y de la construcción de obras de infraestructura, lo que conlleva a que no pueda ser detallado su valor y por lo tanto, certificable en los términos exigidos.

Obsérvese además que el tope cuestionado no guarda proporción con la participación que dicha actividad tiene dentro del presupuesto asignado para cada tramo:

Tramo	Presupuesto Oficial	Presupuesto Control Tráfico	Participación En el Presupuesto
Bogotá – Belencito	\$ 74.221.114.140	\$ 228.269.11	0,31%
La Dorada – Chiriguaná	\$ 80.187.472.651	\$ 86.944.97	0,11%
Totales:	\$154.408.586.791	\$ 315.214.083	0,20%

Obsérvese que la destinación para el Control de Tráfico del presente proyecto resulta equivalente a tan solo el 0,20% del valor total del presupuesto oficial, valor cuya participación, no obstante cubrir los costos del personal y comunicaciones previstas para garantizar la operación del nivel esperado,

dista ostensiblemente del tope mínimo exigido en el pliego del 10% del mismo presupuesto, o sea de \$15.441.000.000.

Y es que la participación exigida del 10% de los costos en Control de Tráfico, en un presupuesto total de un contrato de obra pública resulta desmesurada, toda vez que los montos que comportan usualmente la ejecución de dicha actividad, sin incluir inversiones en sistemas complejos de comunicaciones y señalización, requeridos para el tráfico de grandes volúmenes y para plazos prolongados, no alcanzan dicho nivel de los costos restringidos a la mera operación.

En estos términos, el cuestionado tope (10% del valor total del presupuesto oficial para validar las experiencias Tipo B), que repetimos, no es coherente con el tamaño de la operación comercial que se prestará en el desarrollo del contrato, como tampoco obedece a un parámetro de razonabilidad y consecuencia de lógico comportamiento, si resulta excluyente de todas aquellas experiencias obtenidas en desarrollo de proyectos de rehabilitación y reconstrucción de los ferrocarriles colombianos, que aunque son pocas, poseen el conocimiento preciso del Reglamento de Movilización de Trenes, su interacción con el Código Nacional de Tránsito y demás normatividad vigente en el país, aplicable para la prestación del Control de Tráfico que se debe contratar.

Por lo que respetuosamente solicitamos suprimir definitivamente del texto invocado con anterioridad, dicho tope, proponiendo en consecuencia, que el texto en los Pliegos Definitivos se redacte de la siguiente manera:

*“Los proponentes deberán diligenciar la Proforma correspondiente y acreditar la información sobre mínimo UN (1) y máximo TRES (3) contratos o certificaciones que indiquen la participación del proponente como encargado principal del Control de Tráfico u Operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios.*

*Únicamente se tendrán en cuenta contratos o certificaciones que se hayan ejecutado en redes ferroviarias que involucren operación en vía principal, lo que quiere decir que no se validarán contratos o certificaciones que relacionen obligaciones que se limiten exclusivamente a estaciones o patios de maniobras.”*

15

MORELCO- Diego Carrillo  
Tenjo

1. Del proyecto de los pliegos de condiciones en el numeral 2.7. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE, referente a la experiencia TIPO C, favor aclarar si el 10% de participación mínima

Técnica

El Pliego hace referencia a: *“Si el proponente en la figura asociativa anterior (consorcio o unión temporal o concesionario), para el volumen de carga solicitado por la*

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	en la figura asociativa, se refiere al porcentaje en el contrato con el que se pretende validar la experiencia requerida.		<i>entidad, este deberá tener una participación mínima del 10% dentro de la figura asociativa".es el porcentaje de participación que tuvo el oferente en el contrato con el cual demuestra la experiencia</i>
	2. Solicitamos se estudie la posibilidad de un anticipo de un 20%.	Técnica	La entidad dentro de su política de contratación no tiene contemplado dar anticipos
	3. Anexo 8 GARANTÍAS Y MECANISMOS DE COBERTURA DE RIESGOS. Respecto al cubrimiento de la Garantía de Cumplimiento, solicitamos se reduzca al 10% del valor de contrato y su vigencia sea igual al plazo del Contrato y tres (3) meses más	Seguros	El valor asegurado del amparo de cumplimiento se encuentra establecido con base en la estimación de los posibles perjuicios que pueda sufrir la entidad en caso de un posible incumplimiento por parte del contratista. Además, este valor incluye el pago de la cláusula penal que corresponde al 10% del valor del contrato, y el pago de las multas, el cual puede llegar a ser hasta el 20% del valor del contrato; por lo anterior no encuentra procedente modificar el valor asegurado.
	4. En el FORMATO 6 – OFERTA ECONÓMICA para ambos tramos, se identifican ítems en los cuales se solicita no ser modificados, favor aclarar la posición de la ANI si durante la ejecución del proyecto los valores de dichos ítems son superados.	Técnica	Son valores topes, que de acuerdo con los informes mensuales que entrega el Contratista a la ANI, la entidad hará seguimiento y evitará que sean superados
	5. Dado que el contrato se pagará bajo la figura de Precios Unitarios sin fórmula de reajuste por las cantidades realmente ejecutadas, favor aclarar si el presente contrato se refiere a un presupuesto de monto agotable o por el contrario en caso de mayores cantidades estas serán reconocidas al contratista.	Técnica	Es un presupuesto limitado que únicamente aumentará si la entidad decide hacer una adición al contrato. Por esto, con base en los informes mensuales que entregue el contratista sobre ejecución presupuestal, la entidad evitará que se supere el presupuesto establecido
	6. Minuta de contrato, Cláusula VIGÉSIMA CUARTA. – MULTAS: Favor aclarar si el incumplimiento corresponde al atraso efectivo frente a la entrega final o hitos parciales.	Jurídica Estructuración	La cláusula Vigésima Cuarta en su párrafo tercero establece los incumplimientos de las obligaciones que son objeto de multas

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

16	MOTA ENGIL COLOMBIA- Ángela Medina Rodríguez  mediante correo electrónico del 24/02/2017	<p><b>SOLICITUD 1: BALASTRO</b></p> <p>Se solicita a la entidad confirmar donde se encuentran las canteras de balastro abaladas actualmente por la ANI, teniendo en cuenta que son un porcentaje significativo dentro del presupuesto.</p> <p>En los APU's publicados por la entidad se reflejan unas distancias de transporte, se solicita aclarar desde donde son medidos estos km</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bogotá – Belencito a 30 km</li> <li>• La Dorada – Chiriguana a 70 km</li> </ul>	Técnica	<p>De acuerdo con lo indicado en el Pliego de Condiciones numeral 1.39 se define “ <i>La visita técnica al lugar donde se realizará la obra es responsabilidad de cada proponente, razón por la cual LA ANI da por entendido que el interesado al presentar su oferta conoce la zona del proyecto y los riesgos que se puedan presentar en el sitio en el que se desarrollaran las obras, y está informado sobre la forma y características del sitio, localización y naturaleza de la obra y la de los materiales necesarios para su ejecución, transporte, mano de obra, y las fuentes de materiales para su explotación que cumplan con las especificaciones técnicas y que usara para su explotación</i>” como información de referencia en Champan y en paipa hay canteras de material para que el Contratista explore y verifique que cumple con las especificaciones exigidas.</p> <p>La estructuración contempla el pago por distancia en carretera hasta la vía férrea y a partir de ahí, hacer el transporte por la vía férrea con los equipos de la entidad</p>
		<p><b>SOLICITUD 2: IMPORTACION DE INSUMOS</b></p> <p>En el presupuesto se reflejó varios insumos, como el suministro de rieles, traviesas de madera, soldaduras, los cuales son comprados en monedas diferentes al peso, se refleja que el presupuesto fue realizado por la ANI con una situación cambiaria diferente a la actual, se solicita a la entidad realizar una revisión de estos precios debido que son muy bajos y pueden llegar a crear un desbalance en el presupuesto.</p>	Técnica	<p>La entidad realizó la estructuración con base en precios actuales de mercado y no se ve afectada por la situación actual dado que actualmente, las monedas internacionales se encuentran más bajas respecto con la que se hizo el presupuesto</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

17	<p>UNION TEMPORAL VIAS FERREAS 2017- Hernando Restrepo mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p>1. El numeral 2.7 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE, establece para cada uno de los tres (3) tipos de experiencia, lo siguiente:</p> <p><b>Experiencia TIPO A:</b> TIPO A: (i) Aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer orden con el ente contratante, o (ii) los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las obras (Esta última previsión aplica únicamente para contratos derivados de contratos de obra celebrados en Colombia o con organismos multilaterales celebrados en Colombia).</p> <p><b>Experiencia TIPO C:</b> Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO C, la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente o dueño de la red en caso de proyectos privados y en cualquiera de los casos deberá indicar la carga transportada por año, inicio de la operación y terminación de la operación.</p> <p>Teniendo en cuenta, la Nota 2 de la <b>FORMA DE ACREDITAR LA EXPERIENCIA</b> (página 49), que estable:</p>	Técnica	<p>La entidad ajustó el Pliego de Condiciones en relación a la experiencia solicitada</p>
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	-------------------------------------------------------------------------------------------



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p><i>"NOTA 2: Para la acreditación de la <b>EXPERIENCIA TIPO B</b>, en caso que el proponente no posea un contrato con una entidad estatal podrá entregar una certificación del concesionario de la infraestructura o una entidad encargada de la vigilancia de la operación, o por la entidad competente para la validación de experiencia, que contenga la siguiente información: (...)"</i></p> <p>Solicitamos que este requisito se vea reflejado en el numeral 2.7 EXPERIENCIA DEL PROPONEN, de manera que no haya duda sobre la forma como se acreditará la experiencia.</p> <p>Por lo anterior, proponemos el siguiente texto en el numeral 2.7 del proyecto de pliego de condiciones:</p> <p><b>2.7. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE</b></p> <p>Para la acreditación de la experiencia, el proponente deberá relacionar en el formato correspondiente a experiencia mínimo un (1) contrato para cada uno de los literales relacionados en las experiencias (TIPO A, TIPO B y TIPO C) solicitadas a continuación para que el proponente sea considerado hábil y no se rechace su propuesta.</p> <p>Para la acreditación de los TRES TIPOS DE EXPERIENCIA REQUERIDA, el proponente deberá consignar su experiencia en la Formato 1.</p> <p>Para efectos de la habilitación, se consideran contratos válidos para la acreditación de la experiencia general TIPO A y <del>TIPO B</del>: <b>(i)</b> Aquellos ejecutados por un contratista en virtud de una relación contractual de primer orden con el ente contratante, o <b>(ii)</b> los derivados de aquella relación inicial, en segundo orden, siempre y cuando la certifique directamente el contratista de primer orden en favor del proponente y este a su vez haya ejecutado directamente las obras (Esta última previsión aplica únicamente para contratos derivados de contratos de obra celebrados en Colombia o con organismos multilaterales celebrados en Colombia).</p>		
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>Si en el presente proceso de selección participaren el contratista de primer orden y el de segundo orden (Contratista ejecutor de las obras, contratado directamente por el contratista de primer orden) y ambos pretendieren acreditar la misma experiencia, está será válida para ambos en igualdad de condiciones, siempre y cuando pertenezcan a proponentes diferentes. En caso de que la experiencia sea acreditada por el subcontratista la experiencia deberá venir certificada por el contratista de primer orden. En caso de que la experiencia la aporte el contratista de primer orden la experiencia deberá venir certificada por la entidad pública contratante.</p> <p>Si una misma experiencia fuere aportada por dos o más proponentes que la hayan adquirido en una forma asociativa anterior, la misma será tomada en cuenta únicamente en el porcentaje de participación que se tuvo en la estructura anterior.</p> <p>No se aceptará para efectos de la acreditación de la experiencia contratos celebrados entre el contratista de segundo orden y un tercero, esto es, en aquellos contratos de obras derivados de contratos celebrados en Colombia, únicamente será válido para la acreditación de la experiencia el contrato suscrito por el</p> <p>contratista de primer orden directamente con el ejecutor de las obras, y no el que eventualmente se haya suscrito entre éste último y un tercero. Igual previsión aplica para los contratos celebrados con organismos multilaterales.</p> <p>En relación con los <b>contratos tipo A celebrados en el exterior</b>, debe tenerse en cuenta que <b>solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales.</b></p>		
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

		<p>En relación con los <b>contratos tipo A celebrados en el exterior</b>, debe tenerse en cuenta que <b>solo se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas u organismos multilaterales.</b></p> <p>Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO B, la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o una entidad encargada de la vigilancia de la operación, o por la entidad competente para la validación de experiencia.</p> <p>Para la acreditación de la EXPERIENCIA TIPO C, la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente o dueño de la red en caso de proyectos privados y en cualquiera de los casos deberá indicar la carga transportada por año, inicio de la operación y terminación de la operación.</p>		
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

2. En relación con el ACUERDO DE GARANTÍA (Formato 7) que establece:

**"2.6. ACUERDO DE GARANTÍA (Formato 7)**

*El Acuerdo de Garantía deberá adjuntarse a la Propuesta por parte del Proponente (Formato 7), en los siguientes casos: (a) Cuando se acredite los Requisitos Habilitantes relativos a Capacidad Financiera y/o Experiencia de conformidad con lo previsto en el numeral 1.40. En este caso, la Garantía deberá ser suscrita en calidad de garantes tanto por el Proponente Individual o el miembro de unión temporal o consorcio, como por parte de la sociedad controlada cuyos Requisitos Habilitantes se acreditan. (b) Cuando se acredite los Requisitos Habilitantes relativos a capacidad financiera y/o experiencia de conformidad con lo previsto en el numeral 1.40. En este caso, la Garantía deberá ser suscrita en calidad de garantes tanto por el Proponente Individual o el miembro del Proponente Plural, como por parte de la matriz cuyos Requisitos Habilitantes se acreditan. Cuando se presenta una combinación de los casos a) y b) anteriores, todos aquellos señalados como garantes deberán suscribir el Acuerdo de Garantía en tal condición." (Lo resaltado no está en el texto original)*

Como lo entendemos, es que dicho formato de garantía debe ser suscrito, además del integrante de la estructura plural, por las sociedades controladas por la matriz del integrante del proponente a través de las cuales se acreditan los requisitos habilitantes; que en nuestra estructura sería XXXXXX y YYYYYY.

Sin embargo, el alcance del texto de la garantía propuesta por la Entidad, supone que:

Las sociedades controladas (XXXXXX y YYYYYY) se comprometen a garantizar las obligaciones del proponente derivadas del Contrato adjudicado: incluyendo (i)

Jurídica Estructuración

- i) del punto a) y b) del numeral 2.6. son distintos por lo cual no se procederá a realizar ningún ajuste
- ii) El formato mencionado será ajustado en la publicación de pliegos definitivos.
- iii) Se ajustará en el pliego de condiciones definitivo



SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

Código: GCOP-F-006

PROCESO

GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

Versión: 001

FORMATO

MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES

Fecha: 31/07/2015

la constitución de la Garantía Única de Cumplimiento; y (ii) el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones derivadas del Contrato de Consultoría (i) y (ii) conjuntamente las "Obligaciones Garantizadas", en las condiciones indicadas en el presente documento (en adelante la "Acuerdo de Garantía").

No es posible, que las sociedades controladas por medio de las cuales se acreditan ciertos requisitos habilitantes y que no participan en la estructura plural, se les exija, garantizar la ejecución del contrato a ser adjudicado. Por ejemplo, la actividad objeto social de XXXXXX es la operación de transporte ferroviario y no es de construcción de vías férreas.

**Teniendo en cuenta lo anterior, proponemos que la garantía la suscriba la casa matriz de las sociedades controlantes a través de las cuales se acreditan los requisitos habilitantes y del integrante de la estructura plural, y en caso que una sucursal de sociedad extranjera constituida en Colombia haga parte del Proponente, la garantía sea suscrita por dicha sociedad extranjera en su país de origen.**

En relación con este mismo asunto, tenemos los siguientes comentarios adicionales:

- i. El texto inicial del punto a) y b) tienen la misma redacción, por lo que creería va a ser ajustado por la Entidad.
- ii. El formato deberá ser ajustado por la Entidad, ya que siempre se refiere a contrato de **consultoría**.
- iii. Por otro lado, pero relacionada con los requisitos habilitantes acreditados a través de sociedades controladas por la misma matriz del integrante del Proponente, el numeral 1.40 hace referencia al numeral 2.13.1, sin embargo dicho numeral no existe en el PPC.

18	<p>RAHS INGENIERIA SAS - Juan Buitrago Cortes mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p><b>Observación 1.</b></p> <p>Realizando un análisis entre los precios unitarios de la licitación VJ-VE-LP-002-2013 y los precios unitarios del proceso en referencia se observó que muchos de los ítems del presupuesto respecto a los materiales de importación no se tuvieron en cuenta el cambio del dólar, que para octubre de 2013 estaba alrededor de los \$1.900 y actualmente está alrededor de los \$2.900, además, de manifestar que el aumento de los valores unitarios está entre un 10% a máximo 15% respecto al presupuesto de la licitación VJ-VE-LP-002-2013.</p> <p>Por otro lado, los ítems que incluyen materiales importación como traviesas de madera, soldaduras aluminotérmicas, etc., generan desequilibrio económico significativo para el proponente.</p> <p>Finalmente, el ítem suministro e instalación de traviesas de concreto también genera desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicitamos amablemente a la ANI revisar y hacer los ajustes pues no han considerado que han transcurrido 4 años fiscales en los cuales los costos de las actividades no se mantienen en un 15% de aumento respecto a la licitación VJ-VE-LP-002-2013.</li> <li>- Verificar los costos unitarios de los ítems de importación.</li> <li>- Corroborar que valor unitario del Suministro e instalación de traviesas de concreto (Incluye sujeciones y placas de asiento) no genera equilibrio económico, en el APU no está considerado las placas de asiento.</li> </ul>	Técnica	<p>No es correcta ni válida la solicitud del interesado toda vez que el interesado RAHS hizo parte de la unión temporal adjudicataria del contrato 418 de 2013 y se tiene los siguientes precios</p> <table border="1" data-bbox="1731 479 2292 701"> <thead> <tr> <th>Ítem</th> <th>Presupuesto 2013</th> <th>Oferta contratista</th> <th>Presupuesto 2017</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Traviesa madera</td> <td>292.068</td> <td>276.003</td> <td>494.983</td> </tr> <tr> <td>soldaduras</td> <td>406.733</td> <td>384.363</td> <td>525.972</td> </tr> </tbody> </table> <p>Con base en lo anterior, no es correcta la interpretación del interesado en afirmar que la entidad únicamente incrementó los precios en 10 a 15%</p> <p>Frente al suministro e instalación de traviesas de concreto, la entidad incluyó las placas de asiento en el APU</p>	Ítem	Presupuesto 2013	Oferta contratista	Presupuesto 2017	Traviesa madera	292.068	276.003	494.983	soldaduras	406.733	384.363	525.972
Ítem	Presupuesto 2013	Oferta contratista	Presupuesto 2017													
Traviesa madera	292.068	276.003	494.983													
soldaduras	406.733	384.363	525.972													
		<p><b>Observación 2.</b></p> <p>Por qué para el Mantenimiento y conservación de los corredores férreos en el presupuesto no se está considerando la "Alineación y Nivelación de Vía"?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicitamos a la Entidad por favor incluir esta actividad dentro del presupuesto, ya que, es indispensable en el alcance de la ejecución del contrato.</li> </ul>	Técnica	<p>En el numeral 3.3 del apéndice técnico de la Dorada – Chiriguaná se establece: <i>"Teniendo en cuenta que se deberán realizar reparaciones mecánicas sobre la bateadora y reguladora PLASER descritos en el numeral 3.8. El contratista deberá realizar un trabajo de alineación y nivelación con estos equipos de mínimo 20 km mensuales, sobre los sitios que indique la interventoría."</i> Se encuentran actividades de alineación y nivelación mecanizada</p> <p>En cuanto al apéndice técnico de Bogotá – Belencito se establece que estas actividades se realizarán de manera</p>												

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				<p>manual porque no hay maquinaria para el mantenimiento de la vía</p> <p>Por lo anterior, se aclara al interesado que las actividades si están cubiertas en el nuevo contrato</p>
19	<p>STRUKTON INTERNATIONAL B.V. SUCURSAL COLOMBIA - Rick Dellemann mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>	<p>1. El Pliego de Condiciones en la última oración de la página 52 (TIPO C: EXPERIENCIA EN OPERACIÓN DE TRENES DE CARGA), establece: "Si el proponente en la figura asociativa anterior (consorcio o unión temporal o concesionario), para el volumen de carga solicitado por la entidad, este deberá tener una participación mínima del 10% dentro de la figura asociativa".</p> <p>Esto se podría interpretar de dos formas diferentes:</p> <p>(i) que en caso de que el Proponente sea una Estructura Plural (EP), quien acredite la Experiencia en Operación de Trenes de Carga debe tener una participación mínima de 10% en la EP,</p> <p>(ii) que si la experiencia que se acredita proviene de Figuras Asociativas, quien acredita la experiencia debió haber tenido una participación mínima de 10%.</p>	Técnica	<p>Pliego hace referencia a: "Si el proponente en la figura asociativa anterior (consorcio o unión temporal o concesionario), para el volumen de carga solicitado por la entidad, este deberá tener una participación mínima del 10% dentro de la figura asociativa".es el porcentaje de participación que tuvo el oferente en el contrato con el cual demuestra la experiencia</p>
		<p>2. En el caso en el que el Oferente sea una Estructura Plural (EP), podrá haber miembros de la EP que no acrediten ninguna experiencia, teniendo en cuenta que los demás miembros de la EP cumplirán con todos los requisitos exigidos en el presente Pliego de Condiciones?</p>	Técnica	<p>la estructura plural bien sea consorcio o unión temporal, el pliego indica lo siguiente " Si el proponente es un consorcio o una unión temporal, se tendrán en cuenta las certificaciones aportadas por cualquiera de los miembros del consorcio o unión temporal" con lo cual la experiencia puede ser aportada por cualquiera miembro siempre y cuando cumpla con lo indicado en el pliego de condiciones respecto al integrante líder. Situación que se aclaró en el pliego de condiciones</p>

		<p>3. La operación de carga entre Tocancipá y Bogotá que se espera que el adjudicatario retome, se encuentra actualmente en operación? De no ser el caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) en caso de reactivarse a posteriori a la adjudicación, quién establece las condiciones del contrato (i.e. tarifa)?</li> <li>(ii) existe la posibilidad de que este contrato nunca se reactive?</li> <li>(iii) cuáles son las consecuencias de que nunca se reactive?</li> </ul>	Técnica	<p>No se encuentra en operación es este momento</p> <p>(i) La tarifa que el contratista cobre a los dueños de la carga será libre, pero su definición será vigilada por la Interventoría y supervisión de la ANI con el fin de garantizar competitividad con otros modos, siempre y cuando el contratista adjudicatario establezca las condiciones con el operador.</p> <p>(ii) No se puede garantizar 100% que se reactive, sin embargo hay un acuerdo con generadores de carga “cemento” a los cuales se les hizo un tren de prueba y que en caso de reactivarse la operación de carga se deberá prestar el servicio a dueños de carga como ARGOS o MULSABANA.</p> <p>(iii) ninguna para el contratista. Sin embargo, la ANI viene reuniéndose con diferentes generadores de carga, ya que el objetivo principal que se persigue por parte de la ANI, para el presente contrato es reactivar la operación de carga en el corredor férreo Bogotá- Belencito y garantizar la operación de los contratos actuales que llegasen a existir a la firma del acta de inicio del presente contrato.</p>
		<p>4. En caso de no reactivarse la operación de la carga entre Tocancipá y Bogotá, el Contratista estará obligado a recibir el material rodante pagando el canon establecido y los mantenimientos requeridos de estos equipos?</p>	Técnica	<p>Únicamente, en el evento que el contratista desee operar, deberá pagar el canon de arrendamiento establecido en apéndice técnico. No pagará canon de arrendamiento para los equipos asignados a la obra tal cual como lo establece el apéndice técnico</p>

		<p>5. Entendemos que para el tramo Doradá-Chiriguana, el Contratista deberá presentar un plan de operación y de no presentarlo, la Entidad entrega el material rodante al operador que considere.</p> <p>(i) Por favor ratificar entendimiento.</p> <p>(ii) Por otro lado, en el caso en el que la Entidad entregue el material rodante al operador que considere, a quién le paga el operador el canon de arrendamiento y quién es el responsable por el material rodante, incluyendo su mantenimiento?</p>	Técnica	<p>i) Es correcta l interpretación</p> <p>ii) De acuerdo a lo manifestado en el ANEXO 4 apéndice técnico "en caso que haya terceros operadores, el Contratista deberá realizar la gestión del recaudo de los arrendamientos y consignarlos en la cuenta que le designe la ANI. En cualquier caso, los ingresos de los arrendamientos de los equipos serán de la ANI"</p> <p>En el evento de haber entregado el material rodante a un operador, el responsable de los equipos es el operador, incluyendo su mantenimiento</p>
		<p>6. En caso de que el Oferente sea una Estructura Plural (EP):</p> <p>(i) uno de los miembros de la EP puede ser una unión temporal?</p> <p>(ii) puede un miembro de esta unión temporal no aportar experiencia?</p>	Jurídica Estructuración	<p>i) Uno de los miembros no puede ser una estructura plural.</p> <p>ii) La entidad aclaro lo solicitado en el pliego de condiciones</p>
		<p>7. Será válido que el Líder de una Estructura Plural (EP) se presente como una Unión Temporal (UT) dentro de esta EP (teniendo una participación mayor al 51% y acreditando más del 51% de la experiencia Tipo A)?</p> <p>(i) En el caso de ser esto posible, es posible que uno de los miembros de la UT no necesariamente tenga el 51% de la experiencia (i.e. miembro 1 estructura plural presenta el 30% de la experiencia y miembro 2 de la estructura plural presenta 21% de la experiencia)?</p> <p>(ii) Del mismo modo, es posible que un miembro de la UT presente el 51% o más de la experiencia, mientras el otro no acredita ninguna experiencia?</p>	Técnica	El tema se ajustó en pliego de condiciones definitivo
		<p>8. Los contratos de control de tráfico u operaciones de carga (pueden ser juntos en el caso de una concesión integrada) no se definen en valor, si no que se puede cubrir el servicio contractual dependiente de una grilla de objetivos (volumen de toneladas transportadas, de los ingresos, del EBIDTA, etc.). En los cuadros del formato 1 Experiencia tipo B y tipo C, que significan:</p> <p>(i) Valor del contrato?</p> <p>(ii) Valor facturado? Cuál es la diferencia con el valor del contrato?</p>	Técnica	<p>La entidad ajusto los pliegos de condiciones en la forma de acreditar la experiencia y experiencia tipo B</p> <p>i) La entidad ajustó el formato 1 con base en los cambios del pliego de condiciones</p> <p>ii) La entidad ajustó el formato 1 con base en los cambios del pliego de condiciones</p>

		<p>9. El plazo de 2 meses para alistarse a operar sobre ambos corredores no es realista por las razones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Las 8 semanas iniciales se utilizarán para hacer el inventario completo de la infraestructura, bienes inmuebles, muebles, material rodante.</li> <li>b) Para operar, se necesitan una habilitación y licencia de uso que se deben aplicar en el Ministerio de Transporte; es un proceso que se puede demorar semanas.</li> <li>c) Se necesita no solamente un acuerdo de derechos de acceso a la vía férrea de FENOCO, pero también un puesto a conformidad del material rodante, con el sistema ITCS.</li> <li>d) Sobre todo, la comercialización (contratación) de un servicio de transporte ferroviario no se improvisa a la noche, hay no solamente condiciones mínimas (seguridad, conformidad, capacitación del personal, recursos terminales, etc) que requieren tiempo para diseñar y brindar tal servicio a los generadores potenciales; no hay recursos de Desarrollo Comercial previstos en el presupuesto tampoco;</li> <li>e) Los posibles conflictos sociales que habrán con las comunidades, específicamente en cuanto al paso por la ciudad de Santa Marta con más trenes. En dicho caso, proponemos que una comisión mixta de arbitraje (con la ANI y el Interventor) asesore la situación y proponga opciones realistas para solucionar el conflicto y permitir la operación del corredor, sin afectar las condiciones de cumplimiento del contrato.</li> </ul>	Técnica	<p>a. La entidad considera suficiente los dos primeros meses para saber si el contratista va operar, con el fin de tomar una decisión sobre el material rodante</p>
		<p>10. Los anexos técnicos sobre cada punto crítico que nos compartieron el año pasado por su cuarto de datos, siguen pertinentes para entender mejor el alcance de las obras relacionadas?</p>	Técnica	<p>La entidad público en el cuarto de datos de la página de la ANI, el Anexo 15 donde se encuentran todos los estudios de factibilidad y que se pueden consultar en el siguiente link: <a href="ftp://ftp.ani.gov.co/VJ-VE-LP-001-2017/">ftp://ftp.ani.gov.co/VJ-VE-LP-001-2017/</a> estos se publicaron en el cuarto de datos de la página de la entidad ya que por su tamaño no se pueden publicar en el SECOP</p>
		<p>11. Según la cláusula OCTAVA. - FORMA DE PAGO, las actas mensuales de obra, que constituyen un soporte de pago, deben estar refrendadas por el Contratista y el Interventor. Además, según el parágrafo segundo de esta cláusula, los pagos se efectuarán previo recibo a satisfacción de los</p>	Técnica	<p>De acuerdo con lo indicado en la cláusula 8 parágrafo 2 se establece el plazo máximo para pagos así:</p>

servicios suscrito por el supervisor del contrato y con el visto bueno del Supervisor del contrato. No obstante, no se establece ningún plazo para que el supervisor/interventor refrende tales actas y emita el recibo a satisfacción y visto bueno.

**COMENTARIO:** Con el fin de evitar posibles dilaciones injustificadas en la aprobación o visto bueno que se requiere por parte del supervisor/interventor, que afectarían los pagos a que tiene derecho el contratista, se propone fijar el plazo que aquél tendrá para tal aprobación y visto bueno en 7 días calendarios, así como también el efecto del silencio del supervisor/interventor en ese plazo, indicando que en tal evento se "entenderá otorgada la aprobación o visto bueno".

12. "DÉCIMA SEGUNDA. - OBRAS COMPLEMENTARIAS Y ADICIONALES. (...) Obras complementarias: Se entiende por obra complementaria la que no está incluida en las condiciones originales del contrato y por esta misma razón, no puede ejecutarse con los precios del mismo. La ANI podrá ordenar obras complementarias y el CONTRATISTA estará obligado a ejecutarlas, siempre que los trabajos ordenados hagan parte inseparable de la obra contratada, o sean necesarias para ejecutar esta obra o para protegerla o porque son necesarias para garantizar las condiciones de operación y por ende mitigar riesgos. **Los precios que se aplicarán para el pago de la obra complementaria serán los que se convengan con el CONTRATISTA, mediante la suscripción de un acta de precios no previstos**". (negritas fuera de texto)

**COMENTARIO:** Consideramos necesario que esta cláusula también regule el PLAZO de ejecución de las obras complementarias y adicionales, puesto que su ejecución puede causar aumento en el tiempo necesario para el cumplimiento del Contrato, evento en el cual debe realizarse el respectivo ajuste en el programa de ejecución de las obras, siendo necesaria en tales eventos la respectiva modificación del plazo. Favor complementar esta cláusula con dicho tema.

Técnica

Es valida su observación, con lo que se ajustó en los apéndices técnicos

13. 3.- "VIGESIMA PRIMERA: CUBRIMIENTO DE OTROS RIESGOS.: El CONTRATISTA deberá contratar las siguientes pólizas de seguros, adicionales a las establecidas en la cláusula décima tercera:

PARÁGRAFO QUINTO: Acuerdo de Garantía. (Esta sección aplica siempre y cuando el proponente haya presentado en el proceso de selección requisitos habilitantes a través de situación de control) [La(s) matriz (ces) del contratista o la(s) matriz(ces) de los miembros del contratista o las sociedades controladas por la(s) matriz(ces) del contratista o la(s) matriz(ces) de los miembros del contratista] suscribió(eron) y adjuntó(aron) junto con la Propuesta presentada en la Licitación Pública, un Acuerdo de Garantía para respaldar las obligaciones de resultado tanto de hacer como de dar, derivadas de la ejecución del presente Contrato".

**COMENTARIO:** Existe un solo párrafo en la cláusula Vigésima Primera, no obstante este es identificado como Párrafo Quinto. Favor corregir.

Jurídica  
Estructuración

Se ajustará en la publicación de los pliegos de condiciones definitivos

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>14. De otro lado, observamos que la redacción del acuerdo de garantía no es clara, favor aclarar el texto de dicha estipulación.</p>	Jurídica Estructuración	Se ajustará en la publicación de los pliegos de condiciones definitivos
	<p>15. "VIGESIMA SEGUNDA. - CLÁUSULA PENAL COMPENSATORIA: En caso de declaratoria de caducidad o incumplimiento total o parcial de las obligaciones a cargo del CONTRATISTA, se estipula como pena pecuniaria una suma equivalente al diez (10%) del valor total del contrato, la cual podrá ser compensada con los valores que le adeude la ANI al CONTRATISTA de conformidad con las reglas del Código Civil y <b>será imputable a la garantía de que trata la cláusula anterior</b>". (negritas fuera de texto original)</p> <p><b>COMENTARIO:</b> siguiendo el orden del clausulado del contrato, la garantía de que trata la "cláusula anterior", a la cual remite esta estipulación, sería la consagrada en la cláusula <b>Vigésima Primera</b>, denominada "ACUERDO DE GARANTÍA", pero resulta que ésta solo aplica para el evento en que el proponente acredite requisitos habilitantes a través de situación de control y se haya adjuntado con la propuesta un Acuerdo de Garantía para respaldar las obligaciones, derivadas de la ejecución del presente Contrato. Favor aclarar la remisión que hace esta cláusula, indicando si en realidad refiere a la cláusula Vigésima.</p>	Jurídica Estructuración	Se ajustará en la publicación de los pliegos de condiciones definitivos
	<p>16. "VIGESIMA CUARTA. - MULTAS: (...) Los incumplimientos de las obligaciones del contrato por los que la AGENCIA impondrá una multa diaria y sucesiva equivalente al cinco por mil (5x 1000) del valor del contrato a ejecutar, DESDE LA FECHA DEL INCUMPLIMIENTO hasta que el Contratista cumpla a satisfacción la obligación, son:</p> <p><b>COMENTARIO:</b> No se enuncia ningún evento de incumplimiento. Este literal pasa inmediatamente al literal b) sin indicar los eventos incumplimientos que dan lugar a la multa diaria del 5x1000 del valor del contrato.</p>	Jurídica Estructuración	Se ajustará en la publicación de los pliegos de condiciones definitivos

		<p>17. "VIGESIMA CUARTA. - MULTAS: Frente al incumplimiento o mora total o parcial de una cualquiera de las obligaciones a cargo del Contratista, la Agencia procederá a cobrar multas diarias y sucesivas equivalentes al cinco por mil (5x1000) del valor del contrato por ejecutar, por cada día de incumplimiento, sin sobrepasar el veinte por ciento (20%) del valor total del contrato. (...)</p> <p>En caso de mora o incumplimiento parcial de cualquiera de las obligaciones contraídas por el CONTRATISTA en virtud del presente contrato, las partes acuerdan <b>multas sucesivas equivalentes al dos por mil (2/1000) del valor del contrato</b> por cada día de atraso en el cumplimiento de las obligaciones pactadas. Las multas tendrán un tope máximo del veinte por ciento (20%) del valor total del contrato y podrán ser compensadas con los valores que le adeude la ANI al CONTRATISTA, de conformidad con las reglas generales del Código Civil, o de la garantía constituida o mediante cobro judicial". (negritas fuera de texto original)</p> <p><b>COMENTARIO:</b> en la misma cláusula se mencionan dos valores distintos para las multas: 5x1000 en el inciso primero y 2x1000 en el inciso anterior al parágrafo primero. Fundamental definir el valor unificado que realmente aplicará.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>Se ajustará en la publicación de los pliegos de condiciones definitivos</p>
		<p>18. De otro lado, solicitamos indicar que las multas se causarán <b>"hasta por un valor equivalente al dos por mil (2x1000) del valor del contrato por ejecutar"</b>, lo que permitirá una graduación de la multa en atención a la gravedad del incumplimiento. De esta manera, se dará cabal aplicación al principio de proporcionalidad de la sanción. Observamos que inciso final de esta cláusula permite la graduación de la multa, al referirse al incumplimiento de obligaciones "para las que no se encuentre expresamente prevista una multa especial en esta cláusula", así:</p> <p><i>"Por el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones previstas en el Pliego de Condiciones, en el presente Contrato, en sus anexos y demás documentos que lo modifiquen, adicionen, complementen o sustituyan para las que no se encuentre expresamente prevista una multa especial en esta cláusula, se causará una multa diaria hasta por un valor equivalente al cinco por mil (5x1000) del valor del contrato por ejecutar. La graduación de las multas será definida por la AGENCIA tomando en consideración la gravedad y extensión del incumplimiento". (negrita fuera de texto)</i></p> <p>Solicitamos que esa misma redacción que permite una aplicación proporcional de la sanción, se use para todos los eventos de incumplimiento.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>La entidad estableció en la minuta del contrato una serie de incumplimientos que dado el impacto que podrían generar en la ejecución del contrato, se les otorga de antemano a la ejecución y en los casos taxativos del contrato el porcentaje de sanción impuesta.</p>
		<p>19. "VIGESIMA SEPTIMA LÍMITE A LA IMPOSICIÓN DE MULTAS. (a) El valor total de las multas impuestas por la AGENCIA al Contratista no podrá superar el veinte por ciento (20%) del valor TOTAL del presente Contrato señalado en la Cláusula Séptima".</p> <p><b>COMENTARIO:</b> Solicitamos la reducción del límite de imposición de multas al 10% del valor total del contrato.</p>	<p>Jurídica Estructuración</p>	<p>La entidad considera que los porcentajes establecidos son los adecuados para exhortar al contratista en el cumplimiento de sus obligaciones</p>



	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>20. "VIGESIMA QUINTA.- PERÍODO DE CURA. El Contratista contará con un plazo de cura determinado por la AGENCIA de hasta cinco (5) Días hábiles, para sanear el incumplimiento detectado. Este periodo de cura se contará desde el día siguiente en que la AGENCIA comunique al Contratista del incumplimiento, vencido el cual, si persiste el incumplimiento la AGENCIA <b>impondrá la multa desde la fecha en que la AGENCIA haya identificado el incumplimiento.</b> (...) <b>Las multas se calcularán a partir de la fecha del incumplimiento y no a partir de la fecha de vencimiento del periodo de cura.</b>"(negrillas fuera de texto original)</p> <p><b>COMENTARIO:</b> Puede ocurrir que, a pesar de las medidas y esfuerzos que despliegue el contratista, sea imposible superar el incumplimiento en el periodo de cura. Por tal motivo, y atendiendo criterios de justicia y buena fe contractual, solicitamos que la multas se calculen a partir del vencimiento del plazo de cura y no desde la fecha del incumplimiento.</p>	Jurídica Estructuración	La entidad en la Cláusula Trigésima Cuarta en su literal a) establece los eventos en que las partes quedan exentas del cumplimiento total o parcial de las obligaciones establecidas en el contrato.
	<p>21. Finalmente, se sugiere pactar un límite global de responsabilidad que asumirán las partes, equivalente al 100% del valor total del Contrato. Esta limitación de responsabilidad no será de aplicación en caso de dolo o culpa grave de alguna de las partes, caso en el cual la parte afectada podrá perseguir la indemnización plena de los perjuicios sufridos.</p>	SEGUROS	<p>Entendemos que su observación hace alusión a la póliza de responsabilidad civil extracontractual, bajo este entendido nos permitimos manifestar que: <u>No</u> tengo claro si hace referencia a la póliza de RCE. En caso de que sea así, la respuesta a la observación sería esta:</p> <p>Para la determinación del valor asegurado de la póliza de responsabilidad civil extracontractual, se hace necesaria la estimación del valor de los posibles perjuicios que pueda ocasionar el contratista a terceros. Dicha estimación tiene en cuenta distintas variables como son posible número de víctimas, así como el rango de edades que pueden tener, ingresos, personas relacionadas, entre otras. De igual forma se tienen en cuenta datos históricos de casos aplicables como referencia en los que mediante sentencia los jueces han ordenado al demandado el pago de las indemnizaciones respectivas. Teniendo en cuenta lo anterior la simulación para determinar el valor asegurado aplicable incluye además de los posibles daños materiales, el lucro cesante, los daños morales, así como los daños a la vida en relación y otros daños inmateriales. El resultado de dicha simulación corresponde al valor asegurado que se</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

			<p>indica en los documentos de requerimientos de garantías que se incorporan a los términos y condiciones contractuales.</p> <p>Como se puede observar, el valor asegurado de esta póliza está directamente relacionado con los posibles daños ocasionados a terceros y marginalmente al valor del contrato, por tal razón no se acepta la observación.</p>
	<p>22. En el apéndice Técnico corredor férreo Bogotá Belencito, en el numeral 3.2 se menciona que cada sitio crítico cuenta con un informe en el que están incluidos, entre otros documentos, el presupuesto, el análisis de precios unitarios, de acuerdo al estudio elaborado y a la obra requerida para cada punto crítico y en el cual el consultor ejecutor de los diseños definitivos relacionó las actividades necesarias y sus cantidades correspondientes para intervenir y reparar definitivamente cada punto. Dichos documentos donde se pueden consultar?</p>	Técnica	<p>En el Anexo 15, ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DE PUNTOS CRITICOS, que se publicaran con el Pliego de Condiciones Definitivo, se encontraran todos los estudios y diseños definitivos para los puntos críticos.</p>
	<p>23. En el apéndice Técnico corredor ferreo Dorada Chinguana, en el numeral 3.2 se menciona que cada sitio crítico cuenta con un informe en el que están incluidos, entre otros documentos, el presupuesto, el análisis de precios unitarios, de acuerdo al estudio elaborado y a la obra requerida para cada punto crítico y en el cual el consultor ejecutor de los diseños definitivos relacionó las actividades necesarias y sus cantidades correspondientes para intervenir y reparar definitivamente cada punto. Dichos documentos se podían consultar en su cuarto de datos antiguamente, estos documentos son los definitivos?</p>	Técnica	<p>En el Anexo 15, se encontraran todos los estudios de factibilidad de los puntos criticos, los cuales serán publicados con el Pliego de Condiciones Definitivo.</p>
	<p>24. Existe un diagnostico detallado a lo largo de los corredores férreos? Si existe, dónde se puede consultar?</p>	Técnica	<p>El diagnostico detallado se le entregará al contratista adjudicatario dentro de la actividad Recibo de la infraestructura y material rodante de acuerdo a los apéndices técnicos en el numeral 3.1.</p> <p>La Vicepresidencia de Gestión Contractual, a través de la Gerencia del Modo Férreo entregará al contratista la información relacionada con fichas, actas de entrega, y planos existentes en medio magnético, al Contratista con 5 días antes del inicio de esta actividad. Esta información se entregará al contratista en medio magnético a través de CDs, DVDs, Discos externos y/o memorias USB, esta información incluirá Obras de fábrica, alcantarillas de cajón, secciones trasversales, aparatos de la vía,</p>

			puentes, pasos a nivel y cruces, estado de los rieles, cunetas, balasto, traviesas y querellas
	<p>25. Apéndice técnico, Numeral 3.3.2 equipo de trabajo. Director de mantenimiento. Se debe tener en cuenta que esta clase de cargos solo los ha manejado una empresa en Colombia por largo tiempo y en el mercado es muy difícil encontrar ese perfil específico, en su mayoría los profesionales con experiencia técnica y administrativa en ferrocarril ha ascendido hasta Jefe de mantenimiento o ingeniero territorial, que debería darse alguna homologación a dirección, o tenerse en cuenta el tiempo en estos cargos para asumir una dirección de mantenimiento toda vez que son actividades desarrolladas por estos cargos, el manejo y revisión de diseños en obras, planeación de presupuestos y ejecución de las mismas, así como la interlocución entre entidades estatales y privadas con el contratista.</p> <p>Lo anterior más una especialidad en gerencia o MBA, pueden hacer más asequible a potenciales candidatos a ese cargo. Cabe mencionar que en este proyecto se necesitaran mínimo 4 cargos con el mismo perfil. En aras de no bajar la exigencia para este cargo se podría tener como alternativa a estudiar, el siguiente perfil: "Ingeniero con mínimo 15 años de experiencia general de los cuales 8 años de experiencia en dirección de proyectos de infraestructura de transporte, y al menos 5 años en ejecución de proyectos ferroviarios." Esto más una evaluación de formación académica puede abrir el abanico de potenciales candidatos.</p>	Técnica	<p>Teniendo en cuenta su observación, se ajustó el numeral 3.3.2. Equipo de trabajo necesario para las actividades de administración y mantenimiento del corredor de los apéndices técnicos se aclara que <i>El contratista deberá presentar al supervisor del contrato y a la interventoría, en un plazo inferior a 10 días calendario a partir de la audiencia pública de adjudicación, como parte de su equipo de trabajo el personal que se lista a continuación cumpliendo los siguientes requisitos:</i></p> <p><i>Director de Mantenimiento– Ingeniero civil o Ingeniero de Transporte y Vías con mínimo 10 años de experiencia en dirección de proyectos de infraestructura de transporte, de los cuales al menos 2 años deben ser en dirección de proyectos ferroviarios.</i></p>
	<p>26. ANEXO GARANTÍAS Y MECANISMOS DE COBERTURA DE RIESGOS. Solicitamos que por favor bajen los porcentajes del 1. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO, 3. CALIDAD DEL SERVICIO, y 4. CALIDAD CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES SUMINISTRADOS al 10% cada uno para permitir nuestra participación, que además son el estándar en todos los países en los cuales hemos trabajado.</p>	Jurídica Estructuración	Se ratifica las consideraciones para este tema en el Pliego de Condiciones Definitivo, con lo cual no procede la observación
	<p>27. La ANI provee equipos de mantenimiento ferroviario (por ejemplo, bateadoras) para las obras y en caso de afirmativo, en qué condiciones?</p>	Técnica	El material rodante disponible tanto para el corredor Dorada- Chiriguana y Bogotá-Belencito, se encuentra en el ANEXO 12, la mayoría de los equipos de vía se encuentran operativos. Sin embargo, en caso de requerir reparaciones

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

				se cuenta con el rubro de puesta a punto de material rodante.
		28. Se permite presentar una Estructura Plural con una división vertical, lo que significa que cada participante es responsable de su propio alcance?	Jurídica Estructuración	Las modalidades para la presentación de la oferta son las establecidas en la Ley 80 de 1993
		29. Se podrían presentar los documentos del proponente extranjero que estén en un idioma diferente que	Procedimental	Observación incompleta, no se entiende y por ende no se puede contestar.
		30. FORMATO 6 DORADA - CHIRIGUANA -VF se incluyó dos veces, son exactamente iguales y por lo tanto solamente se diligencia y presenta uno de los dos?	Procedimental	El Formato quedó publicado dos veces, sin embargo, como bien lo anota el observante, es la misma versión del documento. En todo caso, el formato que se deberá tener en cuenta para efectos de la presentación de la propuesta, es el que se publique en la etapa de pliego de condiciones definitivo.
		31. Pliego de Condiciones, 1.40.2. Si la sociedad que se considera controlada es extranjera, la situación de control se verificará:(1) mediante el certificado de existencia y representación legal de la sociedad controlada en el cual se evidencie los presupuestos de control descritos en el numeral 1.40.1, del presente documento, en caso de que su jurisdicción de incorporación tuviere tal certificado y en el mismo estuvieren registradas dichas circunstancias,  (i) Podrían aceptar también la siguiente opción para confirmar la relación entre el proponente, la empresa hija que se presentaría y su empresa hermana por medio de la cual aportaría la experiencia y la situación de control de ambas con su matriz?  Mediante los certificados de existencia y representación legal de la matriz, de la empresa hija que se presentaría y su empresa hermana por medio de la cual aportaría la experiencia, el último informe anual de la matriz y una carta de la matriz que confirma que su empresa hija que participa en la licitación, puede presentar la experiencia de su otra empresa hija?  (ii) Se podrían presentar los documentos de verificación que no estén en el idioma castellano, con una traducción simple de las partes que confirmen la situación de control?	Jurídica Estructuración	I) Las formas de acreditar la relación de control entre empresas extranjeras son únicamente las establecidas en el numeral 1.40.2  ii) Los documentos otorgados en el exterior deben cumplir con las condiciones establecidas en la Ley para que tengan validez en nuestro país.
20	IVAN JESUS ROJAS OSORIO mediante correo electrónico del 24/02/2017	Por medio del presente documento el firmante se permite hacer las siguientes observaciones y/o aclaraciones al borrador del documento de pliego de condiciones publicado en el cuarto de datos de la página web de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA:	Técnica	Es válida la observación del interesado, con lo cual la entidad ajustó los Pliegos de Condiciones Definitivos

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Según lo establecido en el numeral <b>2.8 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE</b>, de evidencia que no están incluidos dentro de los contratos para acreditar la experiencia <b>TIPO A</b> los contratos que contengan dentro de su objeto o alcance la <b>RENOVACION DE VIA FERREA</b>, por lo cual se le solicita a la entidad que se incluyan este tipo de contratos modificando el documento borrador pliego de condiciones antes de ser publicado formalmente de la siguiente forma: <b>“TIPO A: EXPERIENCIA EN CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VÍAS FÉRREAS</b>: La experiencia que se tendrá en cuenta para la habilitación serán los contratos que cumplan lo indicado en el pliego de condiciones que estén terminados o en ejecución y que hayan comprendido dentro de su objeto: <ul style="list-style-type: none"> <li>(ii) Construcción y/o rehabilitación y/o Mejoramiento <u>y/o Renovación</u> de vía en proyectos ferroviarios; y</li> <li>(iii) Mantenimiento de vía en proyectos ferroviarios” (el subrayado es nuestro).</li> </ul> </li> </ul>		
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se solicita a la entidad aclarar si un proyecto de subsistemas férreos tipo metro o tranvía realizado en una red mayor a 20 Km se puede acreditar como experiencia tipo A o la longitud de 20 Km debe ser la longitud intervenida en el proyecto para acreditar la experiencia. Lo anterior se solicita ya que no hay bastante claridad en la descripción de la experiencia <b>TIPO A</b> especificada en el numeral <b>2.8 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE</b>.</li> </ul>	Técnica	El Pliego de Condiciones en el numeral 2.7 Forma Para Acreditar la Experiencia, <b>TIPO A</b> , establece “Se aclara que se <b>validarán</b> los contratos en proyectos para el desarrollo de subsistemas férreos que cumplan con las siguientes especificaciones.” La experiencia en este tipo de Subsistemas tal como lo establece el Pliego es para validar la experiencia Tipo A y la longitud de <b>vía o red</b> debe ser superior a 20 km
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conforme a lo estipulado en el numeral <b>2.8 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE</b>, se solicita a la entidad permitir contratos de naturaleza privada celebrados en el exterior para acreditar la experiencia tipo C, modificando el numeral anteriormente solicitado de la siguiente forma: “En relación con los contratos celebrados en el exterior, debe tenerse en cuenta que se aceptaran los de primer orden celebrados con entidades públicas, <u>empresas privadas</u> u organismos multilaterales”. (El subrayado es nuestro)</li> </ul>	Técnica	De acuerdo con lo indicado en el Pliego de Condiciones en el numeral 2.7 Forma Para Acreditar la Experiencia Nota 3 se establece “Para la acreditación de la <b>EXPERIENCIA TIPO C</b> , la certificación podrá ser del concesionario de la infraestructura o entidad competente, o <b>dueño de la red en caso de proyectos privados</b> y en cualquiera de los casos deberá indicar la carga transportada por año, inicio

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

	<p>Lo anterior con harás de permitir una mayor pluralidad de oferentes y porque la mayoría de contratos en el mundo suscritos para ejecutar la operación de trenes de carga son suscritos con empresas privadas, aparte de lo anterior, ni el decreto 1082 de 2015 ni en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación (versión M-DVRHPC-04) publicado por COLOMBIA COMPRA EFICIENTE, se especifica que los contratos ejecutados en el extranjero que sirvan para acreditar experiencia en procesos de contratación pública adelantados en Colombia, solo deban ser suscritos con entidades estatales.</p>		<p><i>de la operación y terminación de la operación”, con lo cual son válidos proyectos privados en el exterior</i></p>
	<p>- Se solicita a la entidad incluir dentro del documento borrador de pliego de condiciones las definiciones las siguientes actividades: <b>operación de trenes de carga, operación de la infraestructura en proyectos ferroviarios y control de tráfico</b>. Lo anterior se solicita para dar mayor claridad a lo solicitado por la entidad en el numeral 2.8 EXPERIENCIA DEL PROPONENTE, específicamente en los descrito en las experiencias TIPO B Y C.</p>	Técnica	<p>Se acoge la observación del interesado, con lo cual la entidad ajustó el Pliego de Condiciones en el numeral 1.1.1 Definiciones</p>
	<p>- Conforme a lo descrito en el <b>Artículo 2.2.1.1.5.2. Información para inscripción, renovación o actualización</b> del decreto 1082 de 2015, específicamente en el numeral 2.5, se solicita a la entidad que permita o aclare si un proponente persona jurídica que tenga menos de tres años de constituido contados a partir de su inscripción ante la Cámara de Comercio, puede acreditar la experiencia sus accionistas, socios o constituyentes</p>	Jurídica Estructuración	<p>Se aclarará en la publicación de pliegos definitivos</p>

	<b>SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>		<b>Código:</b> GCOP-F-006
	<b>PROCESO</b>	GESTIÓN DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	<b>Versión:</b> 001
	<b>FORMATO</b>	MATRIZ RESPUESTA A OBSERVACIONES	<b>Fecha:</b> 31/07/2015

21	<p>INCOPLAN S.A. - FABIO VILLAMIL mediante correo electrónico del 24/02/2017</p>		Procedimental	No es una observación y por ende no se contesta
22	<p>FERROVIAL AGROMAN, mediante correo electrónico del 24/2/17</p>	<p>1) Se solicita muy atentamente se modifique el alcance de la experiencia exigida TIPO C (Experiencia en Operación de trenes de carga), permitiendo ser válido con 20.000 toneladas brutas en un año, independientemente de la naturaleza de la carga transportada.</p>	Técnica	La entidad modificó el tipo de experiencia tipo C en los pliegos de condiciones

Proyectó respuesta a observaciones técnicas: Roger Rodriguez Moreno– Asesor Técnico Gerencia Férreo y Portuario – VE  
Heliodoro Sánchez – Técnico Gerencia Férreo y Portuario – VE  
Revisó respuesta a observaciones técnicas: Sandra Milena Rueda – Gerente Férreo y Portuario - VE.  
Proyectó respuestas a observaciones Jurídicas: Camilo Salazar – Sandra Castaño – Abogados Gerencia Jurídica Estructuración – VJ  
Revisó respuestas a observaciones Jurídicas: Diego A. Beltrán – Gerente Jurídico Estructuración - VJ  
Proyecto respuestas a observaciones financieras: Gonzalo Perez Albarracin – Experto Financiero – VE  
Revisó respuestas a observaciones financieras: Andrés Hernández – Gerente Financiero – VE  
Proyecto respuestas a matriz de riesgos: Francy Helena Hernández – Experta área de riesgos – VP  
Revisó respuestas a matriz de riesgos: Poldy Paola Osorio – Gerente de Riesgos VP  
Proyecto respuestas a observaciones ambientales: Xiomara Mora Forero – Ing Ambiental VP  
Revisó respuestas a observaciones ambientales: Jairo Arguello – Gerente Ambiental VP