



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

En Bogotá D.C., a los siete (07) días del mes de Abril de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura, por medio del presente se permite dar respuesta a las observaciones extemporáneas presentadas al Pliego de Condiciones Definitivo realizadas en virtud de la convocatoria al proceso de contratación **VJ-VE-IP-LP-016-2013** en los siguientes términos:

No.	Presenta la Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
1.	AUTOPISTA DEL NORTE SPV	radicado N° 2015-409-016099-2 del 19 de marzo de 2015	<p>La exposición del escrito está estructurada en dos partes: 1) Algunas apreciaciones en relación a la estructuración del proyecto, 2) Observaciones de naturaleza jurídica derivadas de la estructuración del proyecto.</p> <p>1. En relación a la estructuración: Los proyectos de concesiones viales de cuarta generación fueron estructurados por medio de contratos gestionados por el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE), cuyo propósito fue vincular a consultores de reconocida idoneidad para desarrollar una consultoría especializada que permitiera estructurar de manera integral cada uno de los proyectos.</p> <p>En el caso del proyecto que ocupa nuestra atención, quien fungió como estructurador fue la Unión Temporal CIP-INIPSA-Q&A, con quien nuestro grupo de trabajo tuvo la oportunidad de reunirse el pasado jueves 12 de marzo a efecto de debatir algunos aspectos de la estructuración del proyecto. Dentro de aproximadamente una decena de temas tratados en la reunión, hay varios de ellos que nos causan preocupación en grado sumo, toda vez que afectan de manera directa e impactante el presupuesto del proyecto y por ende la rentabilidad del mismo.</p> <p>Sea esta la oportunidad para manifestar que Autopistas de la Sabana S.A.S., sociedad concesionaria de la cual KMA Construcciones S.A. es socio (miembro de esta estructura plural), ha realizado intervenciones de rehabilitación en el tramo Puerta de Hierro – Cruz del Viso, pertenecientes a las Unidades Funcionales 1 y 2 del presente proyecto, razón por la cual tenemos total conocimiento acerca del mismo, y lo que pretendemos con esta misiva es realizar la mayor cantidad de aportes posibles, en la búsqueda de una planeación y ejecución exitosa del presente proyecto.</p> <p>Los aspectos de la estructuración que nos generan preocupación y que consideramos en cierta medida subestiman las necesidades técnicas y reales del proyecto se refieren al Diseño de Pavimentos propuesto, resaltando que el capítulo de Pavimentos del presupuesto tiene una significativa importancia en el costo total de las obras a ejecutar. De la misma forma tenemos importantes consideraciones que a continuación exponemos frente a la localización de las fuentes de materiales, la atención a los fallos geológicos y los estudios geotécnicos realizados por el estructurador: El diseño de pavimento previsto para la realización de las intervenciones. Sobre este particular consideramos que la propuesta del estructurador en relación con la intervención se torna inocua para las necesidades reales del corredor. Dicha alternativa no es viable técnicamente dada la rigurosidad de los indicadores propuestos en el Apéndice Técnico 4. A</p>	<p>La Agencia se permite manifestar respecto a su observación que como bien se menciona la ANI, suscribió con FONADE un convenio que cuenta, entre otras obligaciones, con la de llevar a cabo la contratación para la estructuración de los proyectos de vías cuarta generación subdividido en grupos, uno de ellos denominado Grupo 4 G, el cual a su vez incorpora el trayecto denominado corredor 5 PUERTA DE HIERRO-CARRETO- PALMAR DE VARELA, convenio suscrito, previo el proceso de selección correspondiente, suscribió contrato 2121820 con la U.T. CIP-INYPSA-Q&A, para realizar los trabajos de estructuración para las futuras licitaciones, con base en las condiciones y reglas participaron del proceso de selección OCC-016-2012, pliego de condiciones, alcances y responsabilidades diseñadas para el concurso respectivo, y en particular alineado con el documento denominado Anexo 8 o alcance de la Consultoría del Programa Grupo 4 NORTE que entre otras condiciones fijo los niveles de información y desarrollo de los estudios de cada uno de los componentes que forman parte del proceso.</p> <p>En el mismo sentido y bajo los parámetros de los procesos de selección FONADE adelantó la contratación de la interventoría respectiva, adjudicando dicho proceso a la firma TECNOCONSULTA S.A.S. quien fue la encargada de desarrollar las labores propias de interventoría y control, de los trabajos del estructurador.</p> <p>Ahora bien, respecto de las apreciaciones de la estructuración del proyecto, es necesario tener en cuenta que los estudios (pavimentos, localización de las fuentes de materiales, fallas geológicas y estudios geotécnicos; al igual que el Modelo Financiero y el Presupuesto) fueron realizados de acuerdo con los niveles de profundidad, metodologías y prácticas comunes para este tipo de estudios.</p> <p>Las actividades y estudios técnicos realizados por el estructurador fueron presentados para revisión y aprobación de TECNOCONSULTAS S.A.S. quien no presentó objeción alguna a los trabajos realizados por el estructurador, por lo que resulta clara la aceptación de que los mismos se llevaron a cabo de manera alineada con los alcances planteados por la Agencia. De acuerdo con las observaciones.</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>continuación exponemos un ejemplo real del por qué consideramos que lo propuesto por el estructurador no satisface las necesidades del proyecto. La propuesta realizada por el estructurador ya fue ejecutada por Autopistas de la Sabana S.A.S. en dicho corredor en el año 2011 bajo estándares de calidad, supervisados por un interventor y recibido a satisfacción por la ANI. A la fecha, cuatro años después, si se observa el corredor, puede concluirse que la intervención a la que se hizo referencia, pese a haber sido realizada con estándares de calidad por el objeto contratado en ese entonces, no cumple con los indicadores propuestos en el Apéndice Técnico 4, lo cual a todas luces nos hace concluir que la propuesta del estructurador al ser similar a la realizada por Autopistas de la Sabana S.A.S. subestima las necesidades reales del proyecto. Lo que la ANI pretende en estos proyectos es adecuar las vías a niveles de servicios requeridos por el tránsito actual y el proyectado. En este orden, llevar a cabo intervenciones que ya fueron ejecutadas y cuyo resultado ya fue corroborado en torno al no cumplimiento de los indicadores actuales significaría un estancamiento en relación al propósito de la ANI. Para mayor ilustración hacemos referencia al documento que se encuentra en el Cuarto de Datos y que se denomina "Informe de Pavimentos, Puerta de Hierro-Carreto" (anexo), el cual en la página 27 presenta el siguiente esquema:</p> <div data-bbox="742 874 1365 1098" data-label="Diagram"> </div> <p>No notamos diferencia entre la intervención realizada en el año 2011 por Autopistas de la Sabana S.A.S. y la propuesta del estructurador. En este sentido, debemos observar que la Rehabilitación realizada por el referido concesionario consistió en la colocación de una Carpeta Asfáltica sobre la vía existente, y el diseño de la propuesta de los estructuradores consiste en la colocación de una carpeta asfáltica de 10 cm encima de la vía existente y una ampliación para cumplir con el ancho solicitado en el Apéndice Técnico 1. Lo anterior, quiere decir que las intervenciones son muy parecidas y que posiblemente los resultados vayan a ser los mismos, es decir, prontas deformaciones, como está ocurriendo en la actualidad. Por ello, consideramos que las intervenciones que se deben realizar en dicho corredor ameritan una mayor inversión que la estimada por los estructuradores. No tiene sentido, que si se espera cumplir con unos indicadores de IRI y Ahuellamiento adecuados para una carretera de Cuarta Generación, las intervenciones tengan que ser simplemente una</p>	<p>Ahora bien, respecto de sus solicitudes de suspensión del proceso, de acuerdo con lo argumentado anteriormente, no es procedente teniendo en cuenta que el proceso se encuentra estructurado de acuerdo con los parámetros requeridos para el tipo de intervención previsto para este proyecto. Respecto de su segunda solicitud, se informa que la entidad cuenta con un concepto de aprobación de todas las especialidades por parte de la Interventoría, en donde se indica que éstas cumplen con lo exigido en los pliegos de condiciones de la estructuración. Con respecto al aumento de los montos de las vigencias futuras, se informa que éstas ya fueron aprobadas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con las necesidades del proyecto. Para finalizar, informamos que, vale la pena señalar que las secciones 1.8.2 y 1.8.3. Del Pliego de Condiciones establecen que corresponderá al Precalificado la responsabilidad exclusiva de asumir los costos derivados de la presentación de la propuesta de acuerdo con la asignación de costos y riesgos del Contrato y sus Apéndices y si algún Precalificado considera que no ha podido obtener toda la información relevante o si considera que sus propias estimaciones le hacen imposible la asunción de esas obligaciones y riesgos, deberá abstenerse de presentar Oferta. Adicionalmente, en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones se establece que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. Es importante resaltar que la presentación de la Oferta, implica la aceptación de que esas obligaciones y riesgos serán enteramente asumidos en caso de que el Oferente resulte Adjudicatario del Contrato de Concesión, como contraprestación por el pago previsto en el Contrato y con base en su Oferta Económica. Adicionalmente, los estudios realizados por la entidad y sus estructuradores, tienen como objeto la estructuración técnica, jurídica y financiera del proyecto con el fin de encontrar una alternativa de referencia para ejecutar las intervenciones requeridas según las especificaciones de cada uno de los tramos viales que componen el corredor, lo que no implica que la alternativa estructurada sea la única viable. Esta circunstancia es precisamente la que justifica el hecho que, aun teniendo a disposición los precalificados los estudios y diseños en fase de factibilidad que soportan la alternativa propuesta por la ANI y avalada, corregida o modificada por el estructurador, aquellos tienen la facultad discrecional de apartarse de los resultados de dichos estudios y diseños y proponer la que consideren una mejor alternativa, por lo que la información es de referencia y no complementaria del pliego ni vinculante. El Principio de Planeación no se afecta con la referida declaración. La entidad ha efectuado los estudios y análisis que ordena la ley para este tipo de contratos. Existe información de referencia</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>rehabilitación cuya intervención sea una sobre carpeta, pues los mantenimientos periódicos habría que hacerlos con mayor frecuencia, impactando el modelo financiero y perjudicando el confort de Transitableidad de los usuarios de la vía.</p> <p>Las fuentes de materiales. En relación a las canteras que han sido informadas en el cuarto de datos (anexo), es menester decir que las denominadas Peña Muerta en Carmen de Bolívar y Monterrey en Zambrano, cuentan con material que no es apto para los requerimientos del proyecto y el cumplimiento de las especificaciones técnicas. Lo anterior, teniendo en cuenta que los integrantes de la Estructura Plural han realizado las debidas investigaciones de los materiales que cumplen con las especificaciones solicitadas, en los proyectos que han ejecutado y se encuentran ejecutando en la zona. Por la razón expuesta, dichas canteras no pueden tenerse como aptas para la extracción de material para la ejecución del proyecto, lo cual implica acudir a otras fuentes de materiales que representan un valor mayor de inversión. Las canteras mencionadas se encuentran en el Informe de Geología y Geotecnia del Cuarto de Datos, elaborado por los estructuradores.</p> <p>Los costos que hayan asumido los estructuradores nos preocupan sobremanera, toda vez que la localización de las canteras aptas para cumplir con las especificaciones de los materiales de Base Granular y Mezcla Asfáltica, se encuentran a una distancia muy superior que las sugeridas en la estructuración. Quiere decir que si los presupuestos se realizaron teniendo en cuenta las canteras sugeridas, las diferencias pueden estar entre un 15% y un 20% de la realidad, situación que coloca en riesgo la rentabilidad del proyecto.</p> <p>Fallos geológicos existentes. Autopistas de la Sabana S.A.S., concesionario que hizo presencia en el tramo Puerta de Hierro - Cruz del Viso, detectó la existencia de al menos 27 fallos en el corredor que será objeto de concesión en este proceso. Según un estudio realizado por el referido concesionario la rehabilitación de estos fallos para el año 2011 estaba estimada en \$32.915.844.418, lo cual a la fecha indefectiblemente representa un valor mucho mayor. De acuerdo a la información contenida en los documentos suministrados por los estructuradores en el Cuarto de Datos podemos concluir que dicho valor no fue tenido en cuenta en la elaboración del presupuesto, hecho que al momento del cumplimiento de indicadores implicará la realización de una inversión que no fue presupuestada y que lesiona la rentabilidad del proyecto.</p> <p>Estudios en los cuales se fundamentó el diseño de pavimentos. Hemos visto en el informe del diseño de pavimentos que reposa en el cuarto de datos que se hace alusión a un Anexo 1, el cual hace referencia a la exploración geotécnica que sirvió de base para el diseño de pavimentos. En dicho Anexo 1 se observa que la información fue extraída de un estudio de geotecnia que realizó el consorcio Córdoba-Sucre en el año 2008 para Autopistas de la Sabana S.A.S. Esto nos daría a entender que, al parecer, el estructurador no elaboró los estudios de Geotecnia que debía realizar en virtud del contrato No. 2121820 de 27 de junio de 2012 y su Anexo No. 2 que suscribió con FONADE, hecho que configuraría un incumplimiento de aquel frente a éste último, y que implicaría que la estructura de pavimento planteada no dependa de estudios realizados por el estructurador sino de estudios elaborados por terceros que no hacen parte de éste y que por demás no fueron actualizados.</p> <p>Finalmente, teniendo en cuenta que la estructuración del proyecto se encuentra muy ajustada para contar con una</p>	<p>que puede servir de base para que el concesionario, si así lo estima, los consulte y le sirvan de complemento para sus propios cálculos y estimativos. Adicionalmente, en el numeral 1.9.3 del Pliego de Condiciones se establece que la oferta del precalificado debe estar basada en la elaboración de sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones. Por estas razones la información de referencia no es fuente de responsabilidad alguna de la ANI.</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>rentabilidad adecuada para los inversionistas, a continuación proponemos algunas solicitudes con el ánimo de optimizar los costos del proyecto: 1) El Apéndice Técnico 1 solicita bermas de 2 mts, dicha exigencia nos parece incomprensible, máxime cuando el proyecto financieramente se torna casi inviable. En este sentido, proponemos un ancho de bermas de 1.80 Mts, cumpliendo con la reglamentación de la ley 105 de 1993 y disminuyendo costos, sobretodo en el tramo entre Calamar y Palmar de Varela, cuya vía existente en la actualidad cumple con la Ley 105 de 1993. No tiene sentido, realizar una inversión tan grande, para llevar a cabo una ampliación de tan solo 20 cm. 2) La dotación para la policía de carretera en materia de motocicletas nos parece excesiva, razón por la cual consideramos puede ser disminuida.</p> <p>De otra parte, en el estudio socio predial que se encuentra en el documento con el mismo nombre, ubicado en el Cuarto de Datos, notamos que el Costo de Gestión Predial se incluyó en el monto para la adquisición predial, situación equivocada y prohibida por los documentos contractuales toda vez que el dinero de la subcuenta es solo para adquirir predios y no puede ser utilizado para la gestión predial.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, consideramos que la estructuración del proyecto carece de rigurosidad en la medida que el estado a través de FONADE realizó una inversión considerable de recursos en empresas presuntamente idóneas y expertas en la estructuración de proyectos. Sin embargo, dadas las circunstancias y ante la evidencia de lo que contiene el cuarto de datos es posible colegir que hubo una indebida estructuración, razón por la cual solicitamos muy amablemente a la ANI asumir con reserva y revisar concienzudamente la información suministrada por el estructurador de tal manera que se pueda obtener un proyecto financieramente rentable. Lo anterior, sin perjuicio de las valoraciones que podrían llegar a efectuarse en contra del estructurador, en materia de garantías, responsabilidad contractual, fiscal y disciplinaria (la última en virtud de la normas del estatuto anticorrupción).</p> <p>2. Observaciones jurídicas en relación a la estructuración:</p> <p>Teniendo en consideración lo expuesto en el primer bloque de esta comunicación, nos permitimos realizar a continuación unas observaciones desde el punto de vista jurídico en relación a la situación que deriva de una indebida estructuración. Entendemos que un elemento esencial del contrato de concesión, bajo cualquier modalidad incluida la de Asociación Público Privada, de acuerdo a la definición que contiene el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993 y la ley 1508 de 2012, es el hecho de que el concesionario asuma el riesgo bien sea de la prestación de un servicio o de la construcción de una infraestructura, el denominado risk transfer. De allí que sea el inversionista quien previamente debe medir los riesgos que asume antes de presentar oferta para involucrarse en el negocio.</p> <p>Estos comentarios vienen al caso porque queremos llamar la atención de la ANI frente a las situaciones técnicas y financieras esbozadas, en aras de evitar que las observaciones presentadas se pasen por alto, dado que las mismas pueden resultar de suma importancia para discutir falencias en la estructuración. De esta manera se podrá evitar que la información contenida en el cuarto de datos sea de mera referencia, sino que la misma sea confiable y útil para la conformación de la oferta.</p> <p>Pues bien, hacemos un llamado a considerar los principios de planeación y responsabilidad, que emanan del artículo 209</p>	



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>de la Constitución Política, de los artículos 23 al 31 de la Ley 80 de 1993 y del artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, y que implican para los funcionarios y entidades la responsabilidad de abrir procesos de selección para contratar con el Estado en los que previamente se hayan realizado "los correspondientes pliegos de condiciones, diseños, estudios, planos y evaluaciones que fueren necesarios" (numeral 3 del artículo 26 de la Ley 80 de 1993). En este mismo sentido, el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011 hace referencia a la maduración de proyectos en los siguientes términos: "Previo a la apertura de un proceso de selección, o a la firma del contrato en el caso en que la modalidad de selección sea contratación directa, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones, según corresponda."</p> <p>De otra parte, la materialización de los citados principios en relación al caso específico de la Asociaciones Público Privadas, se consagra en el numeral 1 del artículo 11 de la Ley 1508 de 2012, el cual reza: "ARTÍCULO 11. REQUISITOS PARA ABRIR PROCESOS DE SELECCIÓN DE CONTRATISTAS PARA LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA, DE INICIATIVA PÚBLICA. En los proyectos de asociación público privada de iniciativa pública, la entidad que invita a participar en el proceso de selección, deberá contar antes de la iniciación del proceso de selección con:</p> <p>11.1 Los estudios vigentes de carácter técnico, socioeconómico, ambiental, predial, financiero y jurídico acordes con el proyecto, la descripción completa del proyecto incluyendo diseño, construcción, operación, mantenimiento, organización o explotación del mismo, el modelo financiero detallado y formulado que fundamente el valor del proyecto, descripción detallada de las fases y duración del proyecto y justificación del plazo del contrato. El modelo financiero estatal tendrá reserva legal." (Subrayado propio)</p> <p>Para complementar lo anterior, el Decreto 1467 de 2012 que reglamentó la Ley 1508 del mismo año, dispone lo siguiente en cuando al mismo tema:</p> <p>"ARTÍCULO 15. ESTUDIOS PARA ABRIR PROCESOS DE SELECCIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PÚBLICA. La entidad estatal competente deberá contar con los estudios de que trata el numeral 23.5.1 del artículo 23 del presente decreto, de conformidad con lo previsto en el numeral 11.1 del artículo 11 de la Ley 1508 de 2012. Sin embargo, si la naturaleza y el alcance del proyecto hace que alguno de los estudios de que trata el numeral 23.5.1 del artículo 23 del presente decreto no sea requerido, la entidad estatal competente determinará los estudios con los cuales deberá contar para abrir el respectivo proceso de selección."</p> <p>El numeral 23.5.1 del artículo 23 del referido Decreto dispone: "23.5.1 Estudios de factibilidad técnica, económica, ambiental, predial, financiera y jurídica del proyecto y diseño arquitectónico cuando se requiera."</p> <p>Como lo enunciamos en la primera parte de esta misiva haciendo referencia a varias particularidades en calidad de conocedores del corredor vial objeto de concesión, la estructuración del presente proyecto tiene inconvenientes técnicos serios y otros de diversa naturaleza que afectan financieramente la viabilidad del mismo. En relación al principio de planeación, queremos poner de presente el fallo de constitucionalidad más importante y</p>	



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>reciente que se ha dado en relación a las modificaciones, adiciones y al principio de planeación, en el marco de los contratos de concesión incluidos los de Asociaciones Público Privadas. En efecto, la sentencia C-300 de 2012 de la Corte Constitucional, mediante la cual se revisó la exequibilidad del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, realizó un análisis de los elementos del contrato de concesión y de la importancia del principio de planeación y su relación con otros principios de la actividad contractual del Estado, concretamente aplicada a éste tipo de negocio jurídico. Hecho que se puede observar en los siguientes apartes con sus correspondientes notas de pie de página:</p> <p>“2.1.1.1. El principio de planeación hace referencia al deber de la entidad contratante de realizar estudios previos adecuados (estudios de pre factibilidad, factibilidad, ingeniería, suelos, etc.), con el fin de precisar el objeto del contrato, las obligaciones mutuas de las partes, la distribución de los riesgos y el precio, estructurar debidamente su financiación y permitir a los interesados diseñar sus ofertas y buscar diferentes fuentes de recursos. Este principio está entonces directamente relacionado con los de economía, eficacia, racionalidad de la intervención estatal y libre concurrencia. De un lado, se relaciona con los principios de economía y eficacia (artículo 209 superior) y racionalidad de la intervención estatal (artículo 334 superior), pues los estudios previos no son solamente necesarios para la adecuada ejecución del contrato -en términos de calidad y tiempo, sino también para evitar mayores costos a la administración fruto de modificaciones sobrevinientes imputables a la entidad y que redunden en una obligación de restablecer el equilibrio económico del contrato sin posibilidad de negociación de los precios. Ciertamente, los estudios previos determinan el retorno que pueden esperar los inversionistas, el cual, si no es obtenido por causas imputables al Estado en el marco del esquema de distribución de riesgos, puede llevar a condenas judiciales o a la necesidad de renegociaciones a favor del contratista.</p> <p>De otro lado, se relaciona con el principio de libre concurrencia –manifestación de los principios constitucionales de libre competencia e igualdad, ya que permite que cualquier interesado con posibilidad de presentar una buena oferta según la información disponible, pueda participar en el respectivo proceso de selección; si la información fruto de la etapa precontractual es lejana a la realidad del negocio, posibles oferentes se abstendrán de presentar propuestas, en perjuicio de la libre competencia, y de la posibilidad de la entidad de acceder a ofertas más favorables . En este punto, vale la pena recordar que en los contratos de concesión, usualmente el concesionario acude a la financiación de terceros (por medio de créditos, venta de títulos, etc.), razón por la cual es indispensable contar con una imagen lo más cercana a la realidad de las dimensiones del negocio, con el fin de que los inversionistas lleven a cabo el respectivo análisis costo-beneficio y tomen decisiones sobre si participan o no en el proyecto. Sin esta información, las decisiones de financiación no podrán basarse en una previsión real de cómo obtener la mayor cantidad de servicios por el dinero invertido, elemento determinante de las decisiones de participación.” (Subrayado propio)</p> <p>Expresadas las anteriores consideraciones, comedida y respetuosamente hacemos un llamado a la ANI a efectos de realizar una revisión de la información suministrada por el estructurador del proyecto, en aras de realizar los ajustes que correspondan o confirmar si efectivamente considera que es lo estructurado es suficiente para el cumplimiento de los</p>	



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>indicadores del proyecto sin que se afecte la viabilidad financiera del mismo.</p> <p>Nos vemos en la obligación de manifestar que los estructuradores tuvieron aproximadamente año y medio para realizar las actividades a que fueron obligados en virtud de sus contratos con FONADE. Empero, quienes hoy fungimos como interesados en realizar inversiones en los proyectos de concesiones de cuarta generación, tan solo contamos con un par de meses para elaborar una propuesta seria desde el punto de vista técnico para el proyecto y que genere una rentabilidad que lo haga viable. En este sentido, es obvio, dados los tiempos del cronograma del proceso y el principio de confianza legítima, que prácticamente el único insumo con el que cuentan los inversionistas para la preparación de las ofertas es la información suministrada por el estructurador.</p> <p>Consideramos prudente que la ANI lleve a cabo una revisión de lo dicho en esta misiva y adoptar las medidas que correspondan para evitar conflictos posteriores a la celebración del contrato, tales como hacer una revisión del presupuesto, de las cantidades, de la conveniencia y utilidad de las intervenciones a realizar.</p> <p>Finalmente, nos permitimos expresar cuatro solicitudes respetuosas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dada la importancia de lo que hemos puesto en conocimiento, comedidamente solicitamos a la entidad considerar una breve suspensión del proceso, mientras estudia a fondo los planteamientos aquí esbozados. 2. Sugerimos a la ANI contactar al interventor del estructurador a efectos de obtener un concepto de este en relación a lo expresado en esta comunicación 3. Aumentar el monto de vigencias como se realizó en los procesos de primera ola de concesiones de cuarta generación, habida cuenta que para aquella oportunidad, igual que lo sucedido en este momento, el proyecto no tiene una rentabilidad interesante para los inversionistas 4. Independientemente de si procede o no la suspensión del proceso, agradecemos nos expresen de manera clara y expresa si la entidad considera que la información suministrada por el estructurador cumple con los requerimientos de naturaleza técnica y financiera que hagan viable el proyecto desde dicho aspecto. 	
2.	Estructura Plural Hidalgo e Hidalgo	Remitida Vía Correo Electrónico el 06/04/2015	<p>Sección 1.6 Pliego de Condiciones – Disponibilidad</p> <p>Se establece en esta sección del Pliego de Condiciones una cifra de Vigencia Anual de \$42.450.987.037 pesos constantes del 31 de Diciembre de 2013. De igual manera se plantea en la misma sección un VPAA de \$339.673.981.112 pesos constantes de diciembre 2013.</p>	<p>1. No se acepta la solicitud, en el Contrato Parte Especial se establece como fecha máxima el 31 de Diciembre de cada periodo y no como fecha establecida para el desembolso. Lo anterior implica que la ANI puede hacer pagos anteriores a dicha fecha y se sobreentiende que si el contrato es finalizado antes del 31 de Diciembre del último año calendario, dicha vigencia será desembolsada antes de la terminación del contrato, sujeto a las demás condiciones contractuales para dicho</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	la Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			<p>La cifra en valor presente expresada en esta sección implica que se está descontando el flujo de vigencias a una tasa efectiva anual (WACC e.a). Descontar estas vigencias con la tasa anual para establecer el VPAA del contrato implica que todas estas vigencias se están contemplando entregar en Diciembre de cada año.</p> <p>Lo anterior se encuentra en línea con lo establecido en la sección 4.3 (e) del contrato parte especial en la cual se plantea que los Aportes ANI serán consignados en la Subcuenta respectiva "a más tardar en el 31 de diciembre de cada una de las vigencias presupuestales previstas en la Sección 4.5 (d) de esta Parte Especial, siempre y cuando el contrato se dé por terminado a la finalización de cada año. Teniendo en cuenta que una fecha tentativa para que se dé inicio a la ejecución del proyecto es Agosto de 2015 y que de acuerdo al plazo máximo establecido de 25 años esto implicaría que el contrato deba revertir en Agosto del año 2040, se solicita ajustar los documentos contractuales para que haya consistencia entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El cálculo de VPAA que supone una vigencia en Diciembre de 2040 • La definición explícita en el contrato Parte especial en la que se establece también Diciembre de 2040 como fecha máxima de pago de los Aportes ANI, es decir, Diciembre de 2040. • El contrato de concesión que de acuerdo a su plazo debería terminar en Agosto de 2040. <p>Se solicita también se aclare, en caso de que no se modifiquen los documentos contractuales, que sucede con la última vigencia futura (del año 2040) de darse el caso en que la concesión se termine por cumplimiento de Plazo en Agosto de dicho año.</p> <p>De conformidad con lo anterior, se sugieren dos soluciones posibles:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modificar la Sección 4.3 (d) haciendo la claridad de que el Cálculo del Valor de los Aportes ANI corresponde al último mes de la ejecución del contrato, para el supuesto del último año de la terminación del contrato. 2. Se debe modificar la fórmula de cálculo del VPAA, establecida en el Numeral 6.3.2. Del Pliego de Condiciones Definitivo, así como modificar la definición de Aporte en cuanto a la presunción con la que deben contar los oferentes al asumir que los Aporte ANI se efectuarán el 31 de diciembre de cada año. La modificación debe darse para que la presunción opere desde el último mes de ejecución del contrato, para el supuesto del último año de la terminación del contrato. 	<p>desembolso y la liquidación contractual.</p> <p>2. La entidad ha considerado pertinente mantener la regulación establecida en el Pliego de Condiciones para el cálculo del VPAA y por lo tanto no se acepta su observación</p>
3.	Estructura Plural Hidalgo e Hidalgo	Remitida Vía Correo Electrónico el 06/04/2015	<p>El cálculo del TDI, si bien considera variables coyunturales del mercado macroeconómico (ej: devaluación del peso frente al dólar), también debe considerar variables de información histórica que deben verse actualizadas en la medida en que se cuenta con información reciente.</p> <p>La cifra de TDI consignada en las versiones del contrato parte especial publicadas en el 2014 y las publicadas en 2015 se</p>	<p>La determinación del TDI, tal como lo observa el interesado, incorpora variables de largo plazo, en la medida en que representa una medición en un momento del tiempo y fundamentada sobre variables históricas de largo plazo, para determinar las condiciones de equilibrio financiero para un proyecto de largo plazo (proyectadas). El cálculo fue establecido para la estructuración del</p>



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO
LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

No.	Presenta Observación	Radicado	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI
			han mantenido inalteradas lo cual implica que el cálculo del WACC no ha sido actualizado a la información adicional que se tiene consolidada en las diferentes bases de datos respecto a este nuevo año (se han dado actualizaciones sobre los betas de las industrias, se han dado actualizaciones sobre la tasa libre de riesgo, se han dado actualizaciones sobre las variables incluidas en el cálculo del riesgo país, etc.) Se solicita a la entidad realizar el ajuste pertinente sobre la tasa de descuento pactada en el contrato, la cual debe modificar esta cifra frente a la calculada en años anteriores. Esto tiene un alto impacto al momento de evaluar, entre otros aspectos, las fórmulas de liquidación anticipada, el cálculo del VPIP, el cálculo del VPAA, etc.	proyecto y de esa manera ha sido aprobado por el Ministerio de Hacienda. Basado en lo anterior, no se considera procedente efectuar la modificación solicitada.
4.	Estructura Plural Hidalgo e Hidalgo	Remitida Vía Correo Electrónico el 06/04/2015	Se establece en la sección 4.2 (b) del contrato parte especial que "se presentan las tarifas vigentes de las Estaciones de Peaje en este Proyecto, expresadas en pesos del Mes de Referencia". Este mes de referencia se define como 31 de Diciembre de 2013 de acuerdo a la sección 1.100 de este mismo apéndice. Esto implica que una tarifa expresada en pesos del mes de referencia es una tarifa aplicable durante 2014. En la tabla de la sección 4.2 (b) se describe las tarifas de la siguiente manera "Tarifa de acuerdo con Resolución 0000228 de Feb 1 de 2013 (Incluye FSV)". Las tarifas consignadas en dicha resolución reflejan las tarifas aplicables durante 2013, lo cual difiere de una cifra de tarifas expresadas en pesos del mes de referencia para el caso de las tarifas consignadas en la tabla de la sección 4.2 (b). Al remitirse a la Resolución 0000228 de Feb 1 de 2013 se confirma que las tarifas consignadas en la misma reflejan tarifas aplicables durante 2013, por lo cual las mismas no se encuentran expresadas en pesos del mes de referencia. Teniendo en cuenta lo anterior se solicita atentamente a la entidad corregir la redacción de la sección 4.2 (b) para que sea consistente con las cifras contenidas en la tabla de la misma	No se acepta su solicitud, tal como se establece en el literal b) del numeral 4.2 de la parte especial, "A manera de referencia, a continuación se presentan las tarifas vigentes de las Estaciones de Peaje en este Proyecto, expresadas en pesos del Mes de Referencia,....". Dichas tarifas corresponden a las vigentes durante el año 2013 para las estaciones existentes, y para obtener las aplicables durante la ejecución del contrato y hasta el inicio de la etapa de operación como es este el caso, deben ser indexadas para el momento de su aplicación conforme al contrato. Lo anterior implicaría que dichas tarifas NO son aplicables al 2014, dado que para el 2014 deberían ser actualizadas con el IPC correspondiente.
5.	Estructura Plural Hidalgo e Hidalgo	Remitida Vía Correo Electrónico el 06/04/2015	Solicitamos a la entidad que el porcentaje de pago en Dólares a requerir por parte de los Oferentes se aumente del 39% al 50% mínimo. Lo anterior con el ánimo de blindar la inversión del oferente a la volatilidad del dólar teniendo así una cobertura natural. Es de manifestar que esta observación la realizamos en la audiencia de asignación de riesgos y aclaración de pliego de condiciones celebrada el 23 de enero de 2015; donde la entidad se pronunció en el documento repuestas a las observaciones publicado el 16 de febrero de 2015 de la siguiente forma: "Actualmente la Entidad está evaluando alternativas para el pago de Vigencias Futuras en Dólares. Durante el proceso la Agencia procederá a hacer las modificaciones pertinentes mediante adenda, si resulta procedente." A la fecha no se ha obtenido ningún pronunciamiento	No se acepta su solicitud, la entidad aclara que mediante Adenda se modificó el porcentaje en Dólares para este proyecto.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

SEGUNDA MATRIZ DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS EXTEMPORANEAS AL PLIEGO DEFINITIVO LICITACIÓN PÚBLICA No. VJ-VE-IP-LP-016-2013

Proyectó: ESTRUCTURADOR APP No. 4

Aprobó Tema de Seguros: Iván M. Fierro S. / Gerente de Proyecto Vicepresidencia de Estructuración

Revisó Tema Técnico: Oscar Cifuentes C. / Ingeniero Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó Tema técnico Camilo Jaramillo B. –Vicepresidencia Estructuración

Aprobó Tema Predial: Edgar Chacón Hartmann – Gerente Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno

Revisó Tema Predial: Dilver Pintor Peralta / Gerencia Predial / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno Revisó

Revisó Tema jurídico: Camilo Salazar - Gerencia Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

Aprobó Tema jurídico: Liliana Andrea Coy C. - Gerente Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

Aprobó Tema procedimental: Gabriel Del Toro B. – Gerente GIT Contratación - Vicepresidencia Jurídica

Revisó: Tema procedimental: Lissette Mendoza T - Ricardo Pérez L – Gabriel Velez. Abogados GIT Contratación - Vicepresidencia Jurídica

Aprobó Tema ambiental: Jairo Fernando Arguello / Gerente Social y Ambiental / Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno

Revisó tema Financiero: Paola Liliana Echeverría L / Edna Patricia Pazos M / Financieras – Gerencia Financiera – Vicepresidencia de Estructuración

Aprobó tema Financiero: Andres Alberto Hernández F. / Gerente Financiero / Vicepresidencia de Estructuración