

18 de febrero de 2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
1	IL&FS TRANSPORTATION NETWORKS	<p>Con respecto a los valores asegurados de cada amparo señalado en la Minuta del Contrato - Parte Especial capítulo VII, los montos allí establecidos pueden generar dificultades para la colocación de la Garantía Única de Cumplimiento, teniendo en cuenta la oferta disponible y capacidades de afianzamiento del mercado de seguros y reaseguros en Colombia.</p> <p>Dado lo anterior, realiar una estimación de los costos de la Estructura de Garantías de los proyectos de interés para Incorporar dicha estimación al modelo financiero, puede ser inoficioso al no establecerse las necesidades reales de capacidad frente al mercado asegurador, y por ende determinar respaldos del mismo para la SPV.</p> <p>En consecuencia, y tomando como antecedente el que se tuvo para los procesos de primera ola del Programa de Concesiones de Cuarta Generación, en donde los valores, de exposición fueron ajustados drásticamente facilitando la consecución de capacidades, solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI se ajuste el monto de los amparos solicitadas en valores razonables de acuerdo con el comportamiento usual del mercado asegurador y, particularmente para el amparo de cumplimiento, teniendo en cuenta la fórmula de cálculo de montos asegurados mínimos establecida en el Decreto 1510 de 2013, sobre contratos cuyo valor exceda 1 000.000 de SMLLV, consagrada en el artículo 121.</p>	<p>El decreto 1510 de 2013, exige que los amparos de cumplimiento se expidan por Unidad Funcional si el contrato las tiene, en dicho caso el valor asegurado sobre el cual se cobrará la prima será el máximo de los valores asegurados de todas las unidades funcionales, siempre y cuando la aseguradora sea la misma para todas las unidades funcionales y una misma fase y/o etapa, en caso contrario, cada aseguradora cubrirá el mismo valor asegurado por cada unidad funcional, es decir, que se deberá pagar tantas primas como aseguradoras entren en el proyecto. Sin perjuicio de lo anterior los criterios utilizados para calcular las sumas aseguradas de cumplimiento, son los mismos, tanto para la primera como para la segunda ola de concesiones 4G.</p>		SEGUROS
2	CONCESIONARIA VIAS DEL DESARROLLO	<p>De acuerdo al numeral 4.3.5 del Pliego de Condiciones Definitivo, se establece: que los oferentes tienen la opción de solicitar que una porción de los Aportes ANI de cada año se denomine en dólares. Sin embargo, se establece también en ese mismo numeral que el porcentaje requerido NO podrá ser mayor a 0. Señala el numeral, textualmente que:</p> <p>"Los Oferentes tienen la opción de solicitar que una porción de los Aportes ANI de cada año se denomine en Dólares, estrictamente para los efectos señalados en el Contrato de Concesión. Esta porción solicitada en Dólares será aplicada en la misma proporción para todos los años indicados en la tabla contenida en el numeral 1.6. El porcentaje requerido NO podrá ser superior al 0 y deberá ser indicados [sic] en el Anexo 5 sin que estos tengan efecto en el proceso de valoración de las Ofertas Económicas"</p> <p>También se observa en el Anexo 5, correspondiente al formato de Oferta Económica, que el porcentaje en dólares "[...] en ningún caso podrá ser superior a 0."</p> <p>De acuerdo con esto, ¿no se permitirá entonces ninguna porción en dólares de los Aportes ANI para este proyecto?</p> <p>Lo anterior suscita nuestra preocupación, debido a que proyectos de infraestructura de esta magnitud requieren de fuentes de financiación de grandes proporciones, y estas fuentes generalmente provienen en dólares de entidades financieras del extranjero. Por lo tanto, para el pago del servicio de la deuda en esta moneda, sería fundamental recibir parte de los Aportes ANI en dólares logrando de esta manera disminuir en la medida de lo posible el riesgo cambiario al pagar la deuda directamente en la denominación de origen. En esa medida, un porcentaje que creemos adecuado para mitigar la contingencia a la que nos exponemos por lo anterior, es del 30% al 40%. Comedidamente pedimos que se establezca un porcentaje entre estos valores, ya que observamos en otros pliegos de condiciones, como el de la Licitación no. VJ-VE-IP-LP-016-2013 (Puerta de Hierro-Palmar de Várela; Carreto-Cruz del Viso), que el porcentaje aprobado era el 39%.</p> <p>Respetuosamente, invitamos a la entidad a acoger nuestra solicitud al tener implicaciones favorables no solo para el proceso sino para la ejecución del Proyecto que permita preparar una oferta seria y competitiva, incorporando dicho cambios mediante Adenda al Pliego de Condiciones.</p>	<p>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.</p>		FINANCIERA
3	IL&FS TRANSPORTATION	<p>De acuerdo con lo descrito en el Contrato Parte General 19.5 Cesión y específicamente en su literal(a) y teniendo en cuenta que:</p> <p>-Un consorcio precalificado integrado por las empresas "A", "B" y "C"</p>	<p>La entidad se permite primero manifestar que las observaciones están orientadas a responder inquietudes</p>		JURIDICA

18 de febrero de 2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
	NETWORKS	<p>-Empresa "A" Líder que cumple con todas las exigencias de la etapa de precalificación (Exp. Inversión, Patrimonio etc)</p> <p>-Empresa "B" Líder que aportó Patrimonio, no siendo necesario.</p> <p>Empresa "C" Líder que aportó Patrimonio, no siendo necesario.</p> <p>-Es posible que la Empresa "C" realice la cesión de su participación en su totalidad a la empresa "A", que cumple con todos y cada uno de los requisitos exigidos en la etapa de precalificación en forma individual?</p> <p>Es posible que la Empresa "C" realice ceda la totalidad de su participación a las empresas "A" y "B", que en conjunto cumplen con todos los requisitos exigidos en la etapa de precalificación ¿</p>	<p>sobre el entendimiento del contrato y no dar respuestas a casos específicos. En esa medida, la Sección 19.5 b) ii) establece los siguientes requisitos para la cesión de accionistas: (1) El cesionario cumpla con todos los Requisitos Habilitantes establecidos en la Invitación a Precalificar y que fueron evaluados por la ANI, durante la Precalificación o el Proceso de Selección para considerar hábil al cedente; (2) Las garantías del Contrato no se disminuyan con ocasión de la cesión; (3) Los cesionarios cumplan con la obligación de información establecida en el artículo 23 de la Ley 1508 de 2012 y las demás establecidas en la Ley Aplicable, y (4) Permanezca por lo menos uno de los Líderes que participaron en la Oferta, con un mínimo del 25% de participación</p>		
4	INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA	<p>La información existente en el cuarto de datos muestra que dentro del corredor existen puentes importantes (luces superiores a los 100 metros), de los cuales no hemos encontrado exploraciones que permitan determinar la calidad de los suelos sobre los cuales estarán fundados y soporten las alternativas de cimentación propuestas en el proyecto. Solo se han encontrado unos apiques superficiales para valorar dicha cimentación, insuficientes para la magnitud de las estructuras a construir.</p> <p>Por lo anterior solicitamos publicar prontamente esta información en el cuarto de datos, ya que esta información es imprescindible para evaluar correctamente estas estructuras.</p>	<p>Se aclara que dentro de la información publicada en el cuarto de datos, no se hace referencia a ningún puente existente ni nuevo con luces de 100 m o superiores.</p> <p>Ahora bien, en el caso de puentes existentes, se realizó una inspección de cada uno de ellos y un análisis de riesgo desde el punto de vista estructural, geotécnico, hidráulico, hidrológico y de socavación, con el fin de determinar el estado actual de la estructura y definir las actividades a ejecutar. Los resultados de dichos estudios se pueden ver en el cuarto de datos, en el capítulo de Puentes, Pontones y Viaductos.</p> <p>Dentro del alcance de los trabajos que se adelantaron para puentes nuevos se incluyeron trabajos de campo para obtener muestras que permitieron definir los parámetros para el estimativo de la socavación. Se tomaron muestras del lecho y de la margen de 26 quebradas, a las cuales se determinó la composición granulométrica de los materiales presentes, tanto en las muestras de márgenes y de lecho, las características de plasticidad de la fracción fina y la gravedad específica.</p> <p>Así mismo, se efectuaron 18 líneas sísmicas y 19 sondeos eléctricos verticales a lo largo de todo el corredor, asociados especialmente a puntos de puentes importantes a construir. Toda esta información se incluye en el cuarto de datos, en el capítulo de puentes, pontones y viaductos.</p> <p>Sin embargo, se recalca que la información publicada en el cuarto de datos es de referencia y el concesionario será responsable del desarrollo de los diseños fase III de</p>	ESTUDIOS GEOTECNICOS	TECNICA

18 de febrero de 2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
			todos los puentes y estructuras necesarias para el corredor, atendiendo los parámetros y lineamientos establecidos en la normatividad vigente en la materia.		
5	GIPSAS INGENIERIA DE PAVIMENTOS	<p>1) Una vez revisados APENDICE TÉCNICO 4 de la AAP Proceso Número VJ-VE-IP-017-2013 / VJ-VE-IP-LP-017-2013, para la medición del CRT se está exigiendo lo siguiente: 4.5 Equipos de Medición: Características y Calibración Para las mediciones de IRI, ahuellamiento, deflexiones, fricción, textura y señalización horizontal y vertical se debe emplear equipos de alto rendimiento, sobre los cuales se garantice su correcto estado de calibración durante la medición. Página 22 de 32: " Para garantizar el estado de calibración de los equipos, el Concesionario debe establecer pistas de calibración que deben ser empleadas como parte del proceso de validación de equipos. Estas pistas se deben examinar de manera periódica, para determinar su estado, pudiendo estar ubicadas inicialmente en las calzadas principales y una vez completada la Fase de Construcción, podrán ubicarse en las vías de servicio. Para el caso del IRI y ahuellamiento se medirán con equipos de tecnología Inercial de alto rendimiento (Perfilómetros Inerciales), para el CRT se utilizará el SCRIM (Sideways-force Coefficient Routine Investigation Machine), para el caso macro textura se empleará el texturómetro láser, cuya medida se realizará en época seca, y para la medición de la deflectometría se empleará el deflectómetro de Impacto FWD." Subrayado nuestro Este equipo actualmente no se encuentra disponible en el país, razón por la cual no se podría dar cumplimiento por parte de los Interventores a la medición de este indicador. En las actuales concesiones se solicita que la medición se realice con equipos de medición continua tales como el SCRIM, el GRIPTESTER, y el Mu Meter. Dejando abierta la posibilidad, para que la medición se realice con algunos de estos equipos y no con uno en específico. Cordialmente preguntamos porque se escogió un tipo específico de equipo (No disponible en el país) y se cerró la posibilidad de realizar estas mediciones con otros equipos que están ya disponibles en el país?</p>	<p>Para la medición el CRT se podrá medir con cualquiera de los equipos, siempre que se acredite la fórmula de paso para la obtención de los valores del CRT. Los cambios se verán reflejados en la versión del Apéndice Técnico 4 Indicadores, que se publicará en el SECOP.</p>		TECNICA
6	GIPSAS INGENIERIA DE PAVIMENTOS	<p>2) De igual manera, es preciso que la Agencia indique la geometría del equipo con el que se debe medir la retroreflectividad Horizontal, esto teniendo en cuenta que para este indicador existen actualmente en el mercado 2 tipos de Geometría a saber: • Geometría 15 (Utilizada en algunos países de Centro América y Asia. No se usa en Estados Unidos y Europa desde hace 20 años) • Geometría 30 (Utilizada en Estados Unidos y Europa desde hace 20 años) Los valores de los indicadores exigidos corresponden al de Geometría 15, pero en ninguna parte esto se especifica puntualmente. Cordialmente solicitamos que dado el avance que se ha dado mundialmente, los indicadores exigidos en los pliegos den la posibilidad que se midan con cualquier geometría (15 o 30) , tal cual lo permite la NTC 4744-3 Sin esta precisión seguramente se van a presentar discrepancias entre el Concesionario, el Interventor y La Agencia que con una modificación de en el Apéndice Técnico 4 nos pudiéramos evitar</p>	<p>Para la medición de la retroreflectividad horizontal se podrá utilizar cualquiera de las dos (2) geometrías, siempre y cuando se cumplan con los valores de Aceptación consignados en el Apéndice Técnico 4.. Los cambios se verán reflejados en la versión del Apéndice Técnico 4 Indicadores, que se publicará en el SECOP.</p>		TECNICA
7	CONCESIONARIA VÍAS DEL DESARROLLO	<p>solicitar se sirva modificar el numeral 7.3.1 del Pliego de Condiciones del Proceso de Selección de la Referencia, en el sentido de autorizar la constitución del SPV en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la adjudicación del Contrato de Concesión, previa suscripción del Contrato de Concesión de manera directa por parte de las empresas que conformen el Proponente Plural que hubieren sido adjudicatarias. En efecto, la compañía CHINA GEZHOUBA GROUP COMPANY LIMITED, al ser una empresa de propiedad estatal de la República Popular China tiene una serie de restricciones para llevar a cabo los trámites y autorizaciones para la constitución del SPV, en el plazo indicado en los Pliegos de Condiciones de la Licitación. Lo anterior, debido a que las autorizaciones deben ser aprobadas por diferentes entes gubernamentales en China, generando un proceso de toma de decisiones que se extiende en el tiempo y que asegura obtener la totalidad de documentos encaminados a la constitución del SPV. Dicha autorización sólo puede ser solicitada y otorgada una vez se tenga conocimiento de la adjudicación del Contrato de Concesión a favor del Proponente del</p>	<p>De acuerdo con lo establecido en el numeral 7.3.1 del Pliego de Condiciones, es obligación del Adjudicatario constituir un SPV dentro de los 20 días hábiles siguientes a la Adjudicación de la Licitación Pública, como condición para la suscripción del Contrato de Concesión, so pena de que la ANI pueda hacer efectiva la Garantía de Seriedad de la Oferta contemplada en los mismos Pliegos de Condiciones. En efecto, se requiere que quien suscriba el Contrato de Concesión tenga una capacidad financiera tal que le permita enfrentar principalmente las obligaciones</p>		JURIDICA

18 de febrero de 2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		<p>que CGGC hace parte.</p> <p>A partir de lo establecido en los documentos del Proceso de Selección, es válido afirmar que la constitución del SPV en un lapso de veinte (20) días tiene como propósito principal asegurar la “suscripción del Contrato de Concesión” y la pronta ejecución de las obligaciones contenidas en el mismo. Adicional a lo anterior, el Pliego de Condiciones del Proceso de Selección de la referencia permite que sea el SPV quien suscriba el Contrato de Concesión, con el propósito de favorecer y limitar la responsabilidad de las personas jurídicas que hacen parte del Proponente adjudicatario. Por dicha razón, la posibilidad de que sean los miembros del Proponente adjudicatario quienes, de manera directa y bajo obligación de solidaridad, suscriban el Contrato de Concesión asegura el cumplimiento de los objetivos de la entidad pública, y antes bien, mejora la responsabilidad de los miembros del Proponente adjudicatario. Es por ello que la solicitud de autorización de la suscripción del Contrato de Concesión por parte de los miembros del Proponente adjudicatario, otorgando seis (6) meses para la constitución del SPV, aseguran la ejecución satisfactoria del Proyecto, así como la responsabilidad de los miembros en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.</p> <p>Así las cosas, solicitamos de manera respetuosa que la entidad proceda a la publicación de una Adenda a través de la cual modifique el numeral 7.3.1 del Pliego de Condiciones en los siguientes términos: “El Proponente adjudicatario podrá optar por cualquiera de las siguientes alternativas para la constitución del SPV: (i) Dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la Adjudicación de la Licitación Pública, el Adjudicatario deberá constituir un SPV para la suscripción del Contrato de Concesión, ó (ii) Dentro de los seis (6) meses siguientes a la Adjudicación de la Licitación Pública, y siempre que el Adjudicatario proceda a suscribir el Contrato de Concesión por intermedio de las personas jurídicas que lo conformen, el Adjudicatario deberá constituir un SPV para la suscripción del Contrato de Concesión. En éste último caso, las personas jurídicas que hubieren suscrito el Contrato de Concesión deberán proceder a perfeccionar la cesión del Contrato a favor del SPV que hubieren constituido en el plazo de seis (6) meses otorgado anteriormente. En las dos opciones anteriores, el SPV deberá ser una sociedad comercial por acciones de nacionalidad colombiana, cuyo único objeto sea la suscripción y ejecución del Contrato de Concesión”. Respetuosamente, invitamos a la entidad a acoger nuestra solicitud al tener implicaciones favorables no solo para el proceso sino para la ejecución del Proyecto.</p>	<p>financieras derivadas del contrato, así como hacer frente a los montos de inversión que requiere el Proyecto. Es a través del SPV que dichos objetivos son garantizados, por la naturaleza misma de esta figura, al ser esencialmente una sociedad de objeto único cuyos movimientos financieros se limitan única y exclusivamente a la ejecución contractual, aislando de esta manera el riesgo financiero.</p> <p>Se considera que dicho propósito particular no se cumple si el SPV se constituye con posterioridad a la suscripción del Contrato de Concesión, especialmente porque durante el primer año del Contrato es cuando el Concesionario debe obtener el Cierre Financiero. Por lo tanto no se acoge la observación.</p> <p>Por ultimo y de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1508 de 2012, el contrato de APP debe ser suscrito entre una entidad publica y UNA persona natural o jurídica, por ende no se puede suscribir por parte de varias personas jurídicas como es su solicitud. Por lo tanto, no es posible acceder a su solicitud.</p>		
8	MUNICIPIO DE MOCOA/COMITÉ POR LA DIGNIDAD DE MOCOA	<p>Teniendo en cuenta y de acuerdo con el Cronograma de la Licitación Pública del Asunto, es posible presentar la “Solicitud de Aclaración o Modificación del Pliego de Condiciones” me permito solicitar comedidamente y respetuosamente, de acuerdo con los compromisos con la Comunidad putumayense, se desarrollaron varias reuniones sostenidas en la ciudad de Bogotá y Mocoa, por parte del ANLA y de la ANI, en relación con la Construcción de la Variante para el casco de Mocoa (Variante para Tráfico Pesado) definida por el ANLA mediante la Resolución No. 0672 del 07 de Marzo de 2014, con base en el Diagnóstico Ambiental de Alternativas fase 1 presentado por el INVIAS, La comunidad en varias ocasiones ha objetado técnicamente y a insistiendo que se revoque la Resolución 0672 /2014, una vez analizados los aspectos ambientales y sociales, a favor del proyecto, se determine construir la Variante de Tráfico Pesado para el casco de Mocoa por la Alternativa Occidental, considerada en el estudio dadas las condiciones de desarrollo conectividad y otras incluidas en el Estudio Ambiental de Alternativas que no se tuvieron en cuenta. Considerando, además que la Alternativa Oriental 2 inferior elegida para construir la Variante de Mocoa en la Resolución del ANLA, no consideró la construcción de conectividad entre la Variante San Francisco – Mocoa y la Vía nacional 4503 Mocoa – Pitalito – Mocoa- Pasto y se requiere entrar a diseñar otra vía de aproximadamente 3 y 4 Kms., para que se cumpla el Objeto de la Variante de Tráfico Pesado en Mocoa, determinándose con ello que todo el Tráfico Generado y el Tráfico Atraído por la Variante San Francisco – Mocoa, pase por el municipio de Mocoa, entre el sector Los Guadales – Avda. San Francisco – Avda. Colombia – Vía Pitalito. Vía pasto. de igual manera y acorde con los compromisos hechos en los diferentes comités programados por el ANLA y por la ANI, además de la Construcción de esta Alternativa Oriental y con base en los Estudios del DAA presentado por el Consultor contratado por el INVIAS, la ALTERNATIVA OCCIDENTAL se deberá construir dentro de la Concesión como una</p>	<p>La determinación de la alternativa más viable para la construcción de la variante de Mocoa se tomó con base en el pronunciamiento realizado por ANLA mediante Auto No. 672 del 7 de marzo de 2014, el cual fue producto de un análisis realizado a partir de un diagnóstico ambiental de alternativas, según lo establece el Decreto – ley 3573 del 27 de septiembre de 2011. Dicho análisis tuvo en cuenta toda la información requerida para este fin que está establecida en la normatividad vigente. Se aclara también que los diseños presentados en el cuarto de datos del proyecto son de carácter referencial y podrán ser modificados por el futuro concesionario dentro de la etapa de diseño fase III.</p>		TECNICA

18 de febrero de 2015

No.	Presenta la Observación	OBSERVACIÓN REALIZADA	RESPUESTA ANI	DOCUMENTO O SECCIÓN QUE SE OBSERVA	TIPO OBSERVACIÓN
		<p>Perimetral Vial, una vez complementados los Estudios del DAA, requiriéndose dentro del contenido de los Pliegos de Condiciones del presente Proceso Licitatorio No. VJ-VE-IP-LP-017-2013 la alternativa oriental 2 inferior se descarte y se dé trámite de licenciamiento sobre la alternativa OCCIDENTAL para que dicha alternativa sea la variante Mocoa a construir, con el propósito de lograr el cumplimiento de los acuerdos y compromisos concertados y anhelados por la comunidad de Mocoa y con la finalidad de que no se genere ningún tipo de acciones por parte de la comunidad putumayense y se deje plasmado en el Pliego de Condiciones la presente solicitud. Es necesario además de lo expresado considerar y tener en cuenta que la apertura y construcción de una vía con las características propuesta para la variante de Mocoa, por la alternativa ORIENTAL 2 inferior seleccionada inicialmente por el ANLA, afecta significativamente el ECOSISTEMA y los componentes ambientales y ecológicos del mismo, dado que la vía es un proyecto de un impacto a largo plazo que prevé cambios significativos en el uso del suelo. Por eso es necesario Resaltar que el área de influencia directa e indirecta de la alternativa Oriental Inferior seleccionada se encuentra dentro del área propuesta como Zona con función amortiguadora del parque Nacional (Churumbelos- Auka Wasi) serranía de los churumbelo cueva los guacharos, la cual cuenta con estudios de soporte por parte de esta entidad para regular un de un uso adecuado y acorde a los postulados del desarrollo sostenible. Igualmente existen sobre el área de interés para la construcción de la vía sobre la misma alternativa Oriental Inferior otros elementos considerados para la comunidad como determinantes ambientales a saber:</p> <p>1) Estudios y diseños para el corredor eco turístico Mocoa – Villa Garzón, realizado por el fondo Nacional del turismo FONTUR y la gobernación del Putumayo.</p> <p>2) la declaratoria del corredor Eco turístico, con más de 18 atractivos turísticos en un tramo vial aproximado de unos 18 km.</p> <p>Teniendo en cuenta lo expuesto con relación a los elementos de tipo ambiental, ecológicos y sociales propuestos y lo expresado y argumentado por el señor presidente Dr. Juan Manuel Santos en la importancia de garantizar la sostenibilidad de los ecosistemas estratégicos y la protección a los recursos naturales principalmente del recurso Hídrico es necesario tener en cuenta que la alternativa Oriental 2 Inferior seleccionada por el ANLA dentro del estudio ambiental de alternativas fase 1, vulnera y contradice todos los principios y postulados de tipo ambiental considerados y expresados en la ley y por el propio gobierno en cabeza del Sr presidente. También es necesario anotar que la propuesta de la apertura de una vía por la zona oriental del perímetro urbano y/o rural por el municipio de Mocoa como se pretende con la construcción de la variante para Mocoa, viola el principio de la planificación regional y local de acuerdo con la autonomía territorial consagrado en la ley 388 sobre el ordenamiento y uso del suelo a través de los PBOT y reorientados en la ley 1454 de 2012.</p> <p>Por estas y otras serie de razones expuestas solicitamos tener en cuenta la solicitud expresada por la comunidad de Mocoa y el comité en la construcción de la variante de tráfico pesado de Mocoa por el sector Occidental teniendo en cuenta que esta alternativa es la que ambiental, social y culturalmente se requiere para Mocoa.</p> <p>Quedamos a la espera de su invaluable gestión en relación con el tema tratado y considerado en las anteriores reuniones y acuerdos.</p>			

Revisó Tema técnico: German Andres Fuertes Chaparro /Vicepresidencia de Estructuración

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

Revisó Tema jurídico: Liliana Andrea Coy Cruz - Gerente Jurídica de Estructuración - Vicepresidencia Jurídica

Revisó Tema Financiero / riesgos: Paola Echeverría León / Gerencia Financiera Vicepresidencia Estructuración

Revisó Tema Financiero /riesgos/seguro/técnico / Ivan Mauricio Fierro Sanchez / Gerente de Proyectos / Vicepresidente de Estructuración (E)