

Bogotá, Julio 15 de 2013

Señores

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI**

Gerencia de Contratación

Calle 26 No. 59-51 Edificio T - 3 Torre B. Segundo piso

Bogotá, D.C, Colombia

**Ref. Invitación a Precalificar No. VJ-VE-IP-008-2013.** Observaciones al informe de evaluación de requisitos de capacidad jurídica, capacidad financiera y experiencia en inversión publicado por la entidad el pasado 8 de julio.

CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE, en mi calidad de Apoderado Común de la Estructura Plural denominada **Infraestructura Vial para Colombia** (Manifestación de Interés No. 7), de la manera más respetuosa me permito hacer las siguientes observaciones al informe de evaluación preliminar, publicado por ustedes el pasado 8 de julio.

**PROPONENTE 12 – ESTRUCTURA PLURAL AUTOPISTAS CONEXIÓN ANTIOQUIA TUNEL**

La propuesta presentada por este Manifestante, no cumple con los requisitos para acreditar la capacidad jurídica de acuerdo al documento "*Invitación a Precalificar*" como se muestra a continuación.

- No se cumple en la Manifestación de Interés lo establecido en los pliegos de condiciones, referente a la facultad de los representantes legales de todas las firmas, para otorgar poderes a un apoderado común para presentar la manifestación de interés en nombre del respectivo integrante, razón por la cual esta debe ser rechazada y considerada por la ANI como NO HABIL.
- De acuerdo al Certificado de Existencia y Representación Legal la sucursal en Colombia del integrante Constructora Rubau, este integrante de la estructura plural NO cumple con la duración mínima de 33 años exigida en la sección IV, literal a) del numeral 3.4.3 de los documentos de la invitación a precalificar.
- En la licencia de negocio aportada por el integrante Sinohydro Group, no se indica la fecha de terminación o vigencia del negocio. Además no existe documento en que conste que el Representante Legal de la Matriz en China, tenga facultades para dar el poder a Jorge Iván Múnera Sánchez, quien actúa con Apoderado de este integrante.

Por lo anteriormente expuesto es necesario que la ANI califique a esta empresa NO HABIL al no haber acreditado de manera correcta y de acuerdo a las condiciones en el presente proceso su capacidad jurídica para presentación de la oferta.

### **MANIFESTANTE 15 – GRAÑA Y MONTERO S.A.A.**

El documento "Invitación a Precalificar" establece en el numeral 3.5.11 los documentos y las calidades de los mismos que deben adjuntarse con el fin de validar la Experiencia en Inversión. Dicho numeral establece que para acreditar la Experiencia en Inversión de un proyecto cualquiera incluido en el Anexo No 5, los Manifestantes **debían** adjuntar los siguientes documentos:

- i) Certificación emitida por la entidad acreedora o su representante
- ii) Certificación de la entidad deudora
- iii) Certificación emitida por el funcionario competente de la entidad contratante
- iv) Declaración suscrita por quien pretende hacer valer dicha experiencia

Revisada la propuesta presentada por GRAÑA Y MONTERO S.A.A. se encuentran que la documentación aportada no cumple con lo exigido por la entidad como entramos a detallar a continuación:

#### CONTRATO DE ORDEN 1:

El proponente en el contrato de Orden 1 presenta el CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL, TRAMOS 2 Y 3. La primera observación referente a esta experiencia es que el Manifestante sumó la inversión de dos concesiones diferentes como si fuera una sola, lo cual de por sí es una causal de rechazo de esta experiencia, al NO respetar las reglas del presente concurso en cuanto a la forma de acreditación y cantidad de contratos por acreditar. Dichos contratos los puede ver la ANI en la Manifestación de Interés del proponente en el proceso VJ-VE-IP-010-2013 (Manifestante No. 21).

El contrato "*CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL URCOS – INAMBARI DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERU BRASIL. TRAMO 2: URCOS – INAMBARI*", se encuentra incluido en la manifestación de Interés presentado en el proceso de las Victorias Tempranas arriba mencionada a folios 26 a 164. Fue suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú y la *CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR – TRAMO 2 S.A.*, inscrita mediante escritura pública con el número 11769757 de los Registros Públicos de Lima. Por otro lado, el contrato "*CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL INAMBARI - INAPARI DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERU - BRASIL. TRAMO 3: INAMBARI - INAPARI*", se encuentra incluido en la misma manifestación de interés a folios 165 A 235 siendo suscrito en igual forma por entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, pero él contratista fue la *CONCESIONARIA INTEROCEÁNICA SUR – TRAMO 3 S.A.*, inscrita mediante escritura pública con el número 11769980 de los Registros Públicos de Lima.

Adicionalmente, los soportes entregados por el manifestante no permiten determinar, como lo establecen los pliegos de condiciones, el valor de los desembolsos por

financiación en cada uno de los contratos, por lo cual dicha experiencia no puede ser aceptada por la ANI como experiencia válida en el presente proceso.

No obstante a que el argumento anterior es suficiente para excluir la experiencia de los contratos "CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL URCOS – INAMBARI DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERU BRASIL. TRAMO 2: URCOS – INAMBARI" y "CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL INAMBARI - INAPARI DEL PROYECTO CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERU - BRASIL. TRAMO 3: INAMBARI - IÑAPARI", en el presente proceso, los documentos aportados de cada uno de los dos (2) contratos, tampoco cumplen los requisitos del presente proceso como entramos a detallar a continuación:

Acerca de la documentación aportada tenemos lo siguiente:

- i) Certificación emitida por la entidad acreedora o su representante (folio 28): Presentan certificación de MERRY LINCH firmada por Carlos Iván López con cargo de Managing Director. Esta no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral "4.1.3. Documentos Otorgados en el Exterior". Así mismo no se acredita la capacidad del señor Carlos Iván López para firmar el documento.
- ii) Certificación de la entidad deudora (folio 33): La certificación se encuentra suscrita por Ronny Javier Loor Campoverde, pero no existe documento que acredite la capacidad que él tiene para firmar dicha certificación. Tampoco contiene lo exigido en la invitación acerca de los valores y las fechas de los desembolsos; a folio siguiente se presenta un cuadro aparentemente con las fechas de desembolso, pero el mismo no posee registro alguno de su originador, por lo cual no puede ser tomado como válido. Finalmente la misma no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3
- iii) Certificación emitida por el funcionario competente de la entidad contratante: La certificación de los dos (2) contratos (folios 29 y 30), emitida por la Dirección General de Concesiones en Transportes de la República del Perú, no contiene lo requerido ya que carece de la declaración de que el contrato no haya sido objeto de terminación por caducidad o incumplimiento del contratista. Así mismo, esta certificación no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.

Teniendo en cuenta que en los contratos presentados en orden 1 no fue la experiencia en inversión de la manera exigida en el documento "Invitación a Precalificar" del presente proceso, solicitamos a la ANI que no tenga en cuenta esta experiencia.

#### CONTRATO DE ORDEN 2:

El proponente en el contrato de Orden 2 presenta el CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL, SAN JUAN DE ARCONA – URCOS. Acerca de la documentación aportada tenemos lo siguiente:

- i) Certificación emitida por la entidad acreedora o su representante (folio 36): Se encuentra certificación del DEUTSCHE BANK (PERU) S.A., la cual no contiene lo exigido en la invitación acerca de los valores y las fechas de los desembolsos, no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3 y finalmente no

existe documento que acredite la capacidad del señor Eduardo Sánchez Carrión para firmar el documento.

- ii) Certificación de la entidad deudora (folio 39): Esta certificación firmada por Luis Fukunaga Mendoza actuando como Gerente General, no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.
- iii) Certificación emitida por el funcionario competente de la entidad contratante (folio 37): Esta certificación emitida por la Dirección General de Concesiones en Transportes de la República del Perú, carece de la declaración de que el contrato no haya sido objeto de terminación por caducidad o incumplimiento del contratista. Así mismo, esta certificación no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.

#### CONTRATO DE ORDEN 3:

El proponente en el contrato de Orden 3 presenta la CARRETERA PANAMERICANA NORTE - TRAMO ANCÓN-HUACHO-PATIVILCA. Acerca de la documentación aportada tenemos lo siguiente:

- i) Certificación emitida por la entidad acreedora o su representante (folios 41 y 42): se encuentran certificaciones del IFC y del BID del año 2005 cuyo asunto es "Certificado de Compromiso de desembolso". Estos documentos con fecha anterior al cierre financiero del proyecto cuya fecha es 28 de abril de 2008, como declara a folio 66 el Apoderado del proponente, no contienen los datos exigidos y no puede ser validado como certificación de la entidad acreedora, ya que aparte de no ser posteriores al cierre financiero adolecen de los datos exigidos que son: 1) el monto del cierre financiero del endeudamiento otorgado, (2) los valores y las fechas de los desembolsos, y (3) la utilización autorizada de los recursos del endeudamiento. Adicionalmente, las certificaciones mencionadas no se encuentran apostilladas como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3. Sumado a esto se presentan otros documentos que no fueron apostillados (estados financieros) y otros traducidos que carecen de la traducción oficial exigida en el presente proceso, que además no existe claridad del porqué fueron aportados por el Manifestante.
- ii) Certificación de la entidad deudora (folio 65): Esta certificación firmada por Jorge Bustamante Rodríguez actuando como Gerente General de Norvial S.A. no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.
- iii) Certificación emitida por el funcionario competente de la entidad contratante (folio 59): Esta certificación a emitida por la Dirección General de Concesiones en Transportes de la República del Perú, carece de la declaración de que el contrato no haya sido objeto de terminación por caducidad o incumplimiento del contratista. Así mismo, esta certificación no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.

#### CONTRATO DE ORDEN 4:

El proponente en el contrato de Orden 4 presenta el EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE. Acerca de la documentación aportada tenemos lo siguiente:

- i) Certificación emitida por la entidad acreedora o su representante (folio 67): Se encuentra certificación de Morgan Stanley, la cual no contiene los valores y las fechas de los desembolsos, no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3 y finalmente no existe documento que acredite la capacidad del señor Charles Moser para firmar el documento.
- ii) Certificación de la entidad deudora (folio 70): La certificación se encuentra suscrita por Ronny Javier Loor Campoverde, pero no existe documento que acredite la capacidad que él tiene para firmar dicha certificación. Tampoco contiene lo exigido en la invitación acerca de los valores y las fechas de los desembolsos; a folio siguiente se presenta un cuadro aparentemente con las fechas de desembolso, pero el mismo no posee registro alguno de su originador, por lo cual no puede ser tomado como válido. Finalmente la misma no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.
- iii) Certificación emitida por el funcionario competente de la entidad contratante (folio 68): Esta certificación emitida por la Dirección General de Concesiones en Transportes de la República del Perú, no contiene lo requerido en cuanto no se hace la declaración de que el contrato no haya sido objeto de terminación por caducidad o incumplimiento del contratista. Así mismo, esta certificación no se encuentra apostillada como lo exige la invitación en el numeral 4.1.3.

Así las cosas es claro que el Manifestante **GRAÑA Y MONTERO S.A.A.** no acreditó la experiencia en inversión para participar en el presente proceso de la Manera exigida en el documento "*Invitación a Precalificar*" del presente proceso y por ello debe decretarse su propuesta como NO HABIL en cuanto a experiencia en inversión se refiere.

#### **MANIFESTANTE 16 – MARIO ALBERTO HUERTAS COTES – CONSTRUCTORA MECO S.A. SUCURSAL COLOMBIA**

La observación a la propuesta de este proponente se encuentra referida a la validación que hace la ANI de la experiencia en inversión de la manifestación de interés, del proyecto en Orden 1 "*Concesión Adecuación de la Troncal NQS sector Sur, en el tramo comprendido entre la calle 10 y la Escuela General Santander al Sistema Transmilenio*", incluido por el Manifestante Plural en el anexo 5 "*Experiencia en Concesiones de Proyectos de Infraestructura*", contrato que como entraremos a demostrar, NO incluyó la OPERACIÓN del corredor dentro de su alcance como el proponente intenta demostrar, requisito indispensable para validar la experiencia en inversión de los contratos.

Para tal efecto es necesario partir de lo establecido en los pliegos de condiciones de la Invitación a Precalificar, en los cuales se encuentran establecidos los requisitos que debían tener los proyectos para ser considerados válidos. El numeral 3.5 de los pliegos de condiciones estableció lo siguiente:

##### ***"3.5 CAPACIDAD EXPERIENCIA EN INVERSIÓN***

*Los Manifestantes deberán acreditar la Experiencia en Inversión mediante la acreditación del Financiamiento (tal y como éste se define en el numeral 3.5.3) de(i) una (1) Concesión de un Proyecto de Infraestructura cuyo valor de financiación haya sido de por lo menos*

*DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (\$294.238.000.000) (Opción 1) o (ii) hasta cuatro (4) Concesiones de Proyecto(s) de Infraestructura cuyo valor de financiación en sumatoria simple haya sido de por lo menos TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS DIEZ Y SIETE MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (\$392.317.000.000), siempre que al menos una de las financiaciones acreditadas haya sido de al menos CIENTO NOVENTA Y SEIS MIL CIENTO CINCUENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012(\$196.158.000.000) (Opción2). En el caso de la Opción 2, no será necesario que todos los contratos sean aportados por el mismo Líder.” **Subrayo fuera de original.***

Para establecer el significado preciso de lo que es una Concesión de Infraestructura, es necesario remitirse al numeral 1.2.10 de los pliegos de condiciones que indica:

*“Concesión: Para los efectos previstos en el numeral 3.5 (Acreditación de Experiencia en Inversión) significa los contratos de participación privada o de participación público-privada, tales como concesiones, BOOT, BOOMT, BOT, BOMT<sup>1</sup>, formas de asociación y en general cualquier modalidad contractual mediante la cual dos entes privados o un ente privado y una entidad pública de manera conjunta llevan a cabo un Proyecto de Infraestructura. Tales contratos de participación privada o participación público-privada **deberán en todo caso, incluir la financiación y construcción y operación** del referido proyecto que se acredita.” **Subrayo y negrilla fuera de original.***

Es necesario complementar esta definición con lo estipulado en el numeral 1.2.39 de los mismos pliegos de condiciones, referente a lo que es un Proyecto de Infraestructura para este proceso:

*“Proyecto de Infraestructura: Para los efectos previstos en el numeral 3.5 (Acreditación de Experiencia en Inversión) es la **construcción y operación de obras de infraestructura** que corresponden a los sectores de generación, transmisión y distribución de energía, agua potable, saneamiento básico, carreteras, puertos, aeropuertos, infraestructura de sistemas de transporte de pasajeros o carga (sin incluir equipo rodante) urbano e interurbano, transporte de hidrocarburos y transporte de gas.”*

De la lectura de los numerales anteriores, se extraen claramente los requisitos para que un proyecto pueda ser aportado como experiencia válida en financiación, los cuales se resumen de la siguiente manera:

1. El proyecto por acreditar debe ser una Concesión de obras de Infraestructura.
2. Un proyecto de Infraestructura es acreditable solamente si su alcance incluyó la financiación, construcción y **operación** del proyecto acreditado.

Con la claridad aportada por los Pliegos de Condiciones sobre los requisitos que deben cumplir los proyectos, volvemos a la revisión del proyecto incluido en Orden 1 del formato No. 5 de la manifestación de Interés No. 16, correspondiente al contrato de Concesión 179 de 2003, suscrito entre el IDU y el CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I en cuyo texto establece los siguiente:

**"CLAUSULA 2. OBJETO:**

*El objeto del presente Contrato de concesión, es el Otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, realice por su cuenta y riesgo las obras necesarias para la adecuación de la troncal NQS en el sector sur en el tramo comprendido entre la calle 10 y la escuela general Santander al sistema Transmilenio, lo cual incluye las obras de construcción requeridas para i) la rehabilitación, construcción y adecuación de las calzadas de transmilenio, ii) la rehabilitación, construcción y adecuación de las calzadas de tráfico mixto, iii) la rehabilitación, construcción y adecuación de las zonas de espacio público, iv) la rehabilitación, construcción y adecuación de estación y puentes peatonales.*

*Así mismo, el Concesionario ejecutará las Obras para Redes previstas en el listado y descripción de obras del Apéndice C necesarias para la rehabilitación, reubicación, renovación y construcción de las redes y/o accesorios de servicios públicos domiciliarios que sea necesario ejecutar de acuerdo con las previsiones contenidas en dicho Apéndice, así como las Obras de Adecuación de Desvíos una vez ejecutadas las Obras de Construcción.*

*Durante el plazo del Contrato de Concesión, el Concesionario cumplirá con sus obligaciones relacionadas con las Labores Ambientales y de Gestión Social, Obras para Demoliciones y los Componentes de Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos. Adicionalmente, el Concesionario deberá ejecutar las Obras y Labores de Mantenimiento, una vez terminada la Etapa de Construcción e iniciada la Etapa de Mantenimiento.*

.....

*La ejecución completa y en los plazos previstos de (i) las Obras de Construcción, cumpliendo plenamente con lo previsto en las Especificaciones Particulares de Construcción y Parámetros de Diseño y los demás documentos que hacen parte de este Contrato de Concesión, y (ii) las Obras y Labores de Mantenimiento, cumpliendo plenamente con lo previsto en las Especificaciones Generales de Construcción, las Especificaciones Particulares de Mantenimiento y los demás documentos que hacen parte de este Contrato de Concesión, son obligaciones de resultado a cargo del Concesionario, de conformidad con lo previsto en este Contrato."*

Es claro entonces que el objeto del contrato de concesión comprende la Construcción (de las troncales y las redes), las labores de Mantenimiento y las actividades auxiliares asociadas a dichas actividades de Construcción y Mantenimiento, como son Labores Ambientales y de Gestión Social, Obras para Demoliciones y los Componentes de Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos.

En esta última actividad queremos hacer énfasis en que las Actividades de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos son inherentes a las etapas de Construcción y Mantenimiento, más no a la OPERACIÓN del corredor como este mismo manifestante indicó de manera errónea en desarrollo del proceso VJ-VE-IP-001-2013. Para ello nos permitimos recordar que mediante la ley 769 de 2002 (Código nacional de Tránsito Terrestre), se estableció en su artículo 101 que toda empresa Pública, privada y/o persona

natural que intervenga el espacio público debe contar con la aprobación de un Plan de Manejo de Tráfico. El texto de la norma es el siguiente:

**“Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública.** Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

....

*En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos (el cual debe contener todos y cada uno de los puntos citados a continuación en su estricto orden y numeración), para su respectivo estudio y aprobación por parte de la autoridad competente.”*

Es decir, para que el CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I pudiera adelantar cualquier labor de Construcción o Mantenimiento en desarrollo de su contrato, debía solicitar a la autoridad competente la autorización de un Plan de Manejo de Tráfico (PMT) en el cual se define de la siguiente manera:

*“Es un propuesta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar el impacto generado a las condiciones habituales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas, etc.) por la ejecución de una obra”*

En este sentido la colocación de señales preventivas, personal en terreno, equipos de comunicaciones, grúas y demás elementos requeridos para el control del tráfico durante la Etapa de Construcción, hacen parte de *“las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar el impacto generado”* necesarios para implementación del PMT aprobado y no de la operación del corredor, como lo quiere acreditar este manifestante.

Volviendo a la revisión del contrato 179 de 2003, en su cláusula 5 - **“Alcance y Desarrollo del Objeto”** se describe la forma en que se desarrolló el proyecto, para lo cual su ejecución fue dividida en tres (3) etapas: 1. Etapa de Preconstrucción, 2. Etapa de Construcción; y 3. Etapa de Mantenimiento. La definición de las tres (3) etapas se encuentra consignada en la cláusula 1 del contrato de la siguiente manera:

*“1.32 “Etapa de Construcción”*

*Se refiere a la segunda etapa del Contrato de Concesión durante la cual el Concesionario se encargará de la construcción y completa adecuación del tramo comprendido entre la Calle 10 y La Escuela General Santander perteneciente a la troncal NQS Sector Sur, para la operación del Sistema Transmilenio, incluyendo las zonas de espacio público, Calzadas de Trasmilenio y Calzadas de Tráfico Mixto, Estaciones, Puentes peatonales, así como el traslado, movimiento, construcción, renovación o rehabilitación de redes de servicios públicos. Esta Etapa de Construcción se extiende desde momento de la firma del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción, hasta la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción en los términos del numeral 5.2 de la Cláusula 5 del presente contrato de concesión.”*

---

<sup>1</sup> Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Secretaria de Movilidad. Concepto Técnico No. 16 Septiembre 16 de 2009.

Y más adelante define:

*"1.33 "Etapa de mantenimiento"*

*Se refiere a la tercera etapa del Contrato durante la cual el Concesionario se encargará de la realización de las actividades correspondientes a las Obras y Labores de Mantenimiento, la cual se inicia una vez suscrita el Acta de finalización de la Etapa de construcción. Dentro de los primeros seis (6) meses de esta Etapa de Mantenimiento el Concesionario ejecutará las Obras de Adecuación de Desvíos, según lo previsto en el Contrato.*

*1.34 "Etapa de Preconstrucción"*

*Se refiere a la primera etapa del Contrato de Concesión durante la cual el Concesionario deberá cumplir con las obligaciones señaladas en los numerales 5.1.1, 5.1.2, 5.1.4, 5.1.5 y 5.1.6 de la CLÁUSULA 5 del Contrato como requisito indispensable para dar inicio a la Etapa de Construcción, salvo acuerdo en contrario.*

*Adicionalmente, durante esta Etapa de Preconstrucción, el Concesionario entregará los documentos y cumplirá las obligaciones previstas en otras cláusulas o documentos de este Contrato, en especial lo señalado en los apéndices C, E y F.*

En definitiva, no se encuentra referencia alguna dentro del objeto del contrato o dentro de su alcance, a la existencia de **Operación** de la Troncal objeto del contrato de Concesión 179 de 2003.

Así las cosas a falta de evidencia dentro contrato aportado por el Manifestante para establecer que existe operación en el contrato de Concesión 179 de 2003, resta revisar en detalle la certificación aportada por dicho proponente para verificar si el contrato cumple los requisitos exigidos en este proceso para ser válida su experiencia en inversión. Dicha certificación se encuentra a folios 60, 61 y 62 de la Manifestación de interés de la cual queremos destacar los siguientes apartes:

Párrafo 4.

*"Durante el plazo del Contrato de Concesión, el Concesionario cumplirá con sus obligaciones relacionas con las Labores Ambientales y de Gestión Social, Obras para Demoliciones **y actividades propias de la operación** como son los Componentes de Manejo de Trafico, Señalización y Desvíos. Adicionalmente, el Concesionario deberá ejecutar las Obras y Labores de Mantenimiento, una vez terminada la Etapa de Construcción e iniciada la Etapa de Mantenimiento." **Subrayo y negrilla propio.***

Al respecto de este párrafo queremos resaltar que es el mismo párrafo que se encuentra en la cláusula segunda del contrato 179 de 2003, a excepción de la frase por nosotros resaltada, la cual vale la pena remarcar que la misma, NO existe en el contrato firmado entre el IDU y el CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I, siendo su aparición en la certificación vital en este proceso, ya que ante la ausencia en el contrato de referencia alguna sobre obligaciones de Operación en dicho contrato, la frase "**y actividades**

***propias de la operación***" fue la que determinó la validez de este contrato para la ANI en el proceso VJ-VE-IP-001-2013, y seguramente sería el único sustento para darle validez en el presente proceso.

Más adelante dentro de la misma certificación se indica:

*"El Concesionario, por su cuenta y riesgo, deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, **los equipos de operación**, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos, de cualquier orden, necesarios para la debida ejecución de las Obras de Construcción, las Obras para Demoliciones, las Obras para Redes, las Labores Ambientales y de Gestión Social, los Componentes de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos, y cualquier otra obligación prevista en este Contrato, sea en forma temporal o permanente, hasta la completa y satisfactoria terminación de la Etapa de Construcción, así como para la debida ejecución de las Obras para Adecuación de Desvíos durante la Etapa de Mantenimiento. Todos los materiales y equipos de construcción deberán ser de óptima calidad, de acuerdo con lo previsto sobre el particular en los documentos que hacen parte de este Contrato, en especial, los Apéndices A y D del Contrato. El Interventor podrá rechazar los materiales a utilizar cuando éstos no cumplan con lo establecido en dichos documentos."*

Respecto al párrafo anterior, este manifestante se permite una precisión que salta a la vista con la simple lectura del documento, no es lo mismo **suministrar** los equipos requeridos para la operación de la troncal (paraderos, redes, equipos de control, etc.), como lo fue en el contrato aportado por el manifestante No. 16, a **realizar la operación** de la misma como lo solicita el presente proceso de Invitación para acreditar la experiencia de los contratos; son dos actividades totalmente diferentes.

Así las cosas está claro que el contrato de concesión 179 de 2003 aportado por este Manifestante, no cumple los requisitos para ser catalogado como válido para acreditar experiencia en inversión, ya que dentro de su alcance y desarrollo no contempló la operación del corredor. Por lo tanto, la ANI en su evaluación final debe excluir estos valores del cómputo total de la Experiencia en Inversión de este Manifestante.

De todas formas y con objeto de despejar cualquier duda, el pasado 5 de julio dirigimos derecho de petición al Instituto de desarrollo Urbano IDU, solicitando aclarar si el contrato de concesión IDU 179 de 2003, tuvo o no actividades de operación dentro de su desarrollo. Al respecto recibimos respuesta electrónica por parte de la entidad (adjunta a esta comunicación), dirigida por German Eduardo Soler Tovar, Coordinador de Contratos de Concesión de la fase II de Transmilenio troncales NQS y Avenida Suba, la cual nos permitimos transcribir a continuación:

*"EVIDENTEMENTE, EN DESARROLLO DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN ADELANTADOS POR EL IDU PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS TRONCALES NQS Y AVENIDA SUBA AL SISTEMA TRANSMILENIO NO SE INCLUYE LA DENOMINADA LA ETAPA DE OPERACIÓN.*

*ES POR LO ANTERIOR QUE TRANSCRIBO LA RESPUESTA QUE SERA DADA A SU DERECHO DE PETICIÓN Y QUE HA SIDO SOLICITADA EN OTROS DERECHOS DE*

*PETICIÓN RADICADOS ANTE EL IDU Y QUE HACEN REFERENCIA CON EL TEMA DE LA ETAPA DE OPERACIÓN ASÍ:*

*En atención al Derecho de Petición de la referencia, me permito informarle que los contratos de concesión de la Fase II de Transmilenio correspondientes a las Troncales NQS y Avenida Suba se ejecutaron en tres (3) etapas que fueron: Etapa de Preconstrucción, Etapa de Construcción y Etapa de Mantenimiento.*

*Esta Última Etapa incluía el mantenimiento de todos y cada uno de los elementos de infraestructura que conforman las troncales citadas.*

*En cuanto a la operación de las vías en los términos en que se define por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura para los contratos de concesión administrados por esta última para carreteras nacionales, en los que la administración y operación de los peajes forma parte integral de contrato de concesión y en consecuencia de las obligaciones del concesionario, no se aplicó para los contratos de concesión de la Fase II de Transmilenio, por cuanto la administración y cobro de tarifas de pasajes en cada una de las estaciones que conforman las Troncales NQS y Avenida Suba, fue y es realizada directamente por la Empresa del Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. a través de sus operadores.*

*Se aclara sí, que los concesionarios de la Fase II de Transmilenio durante la etapa de mantenimiento, estaban en la obligación de mantener en perfectas condiciones de operación la infraestructura de la vía incluidas las estaciones del sistema."*

El pasado 08 de julio se recibió mediante comunicación IDU STEST-20133460927221 suscrita por Dr. Álvaro Ernesto Narvaez Fuentes, Director Técnico de Construcciones del Instituto de Desarrollo Urbano (anexa a la presente), reiterando lo expresado anteriormente sobre la inexistencia de la operación en los contratos de las Troncales NQS y Avenida Suba.

Nos permitimos inferir que es posible que la frase subrayada en el último párrafo, explique el por qué erróneamente el IDU incluyó en la certificación aportada del proyecto 179 de 2003 la frase "**y actividades de operación**", ya que pudo existir confusión por parte del funcionario encargado de revisar y avalar la firma de la certificación, sobre el significado de la OPERACIÓN en el corredor.

Sin embargo, la respuesta arriba transcrita dada por el IDU ha sido taxativa en el sentido que el contrato 179 DE 2003 suscrito entre el IDU y el CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I, no tuvo dentro de su alcance la OPERACIÓN DEL CORREDOR, ya que la misma se encontraba en cabeza de los operadores del sistema, y que su obligación se limitaba a garantizar mediante las actividades de MANTENIMIENTO que el corredor estuviera en condiciones aptas de operación, lo cual es diametralmente diferente a realizar la OPERACIÓN DEL CORREDOR.

Así las cosas reiteramos en que no debe ser sea contabilizado el valor de los desembolsos realizados para el contrato 179 de 2013 (Orden 1 del formato No. 5), que se recalculen el

valor acumulado de inversión acreditable para el manifestante No. 16 y de acuerdo a esto, solicitamos se decrete como NO HÁBIL esta propuesta al no alcanzar el umbral de inversión requerido en este proceso.

Atentamente,

CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE  
INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA  
Apoderado Común  
C.C. No. 5.199.222 de Pasto

Anexo: Cuadro para Presentación de Observaciones (1 folio)  
Derecho de petición IDU (3 folios)