

Bogotá D.C., Julio 23 de 2013.



Señores

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI**

Gerencia de Contratación

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

Ciudad

**Ref. Invitación a Precalificar No. VJ-VE-IP-010-2013**

**Observaciones al Informe de Evaluación. Complementación a nuestro radicado ANI 2013-409-026757-2.**

Estimados señores,

Dentro del plazo establecido por la entidad para presentación de observaciones al informe de evaluación preliminar del proceso de la referencia, radicamos, mediante comunicación arriba mencionada, los puntos que consideramos debían ser evaluados nuevamente por la entidad, para determinar la lista de proponentes hábiles para conformar la lista de precalificados.

En el caso particular de las observaciones realizadas a la Manifestación de Interés presentada por el proponente Mario Alberto Huertas – Constructora Meco S.A. (Proponente No. 10), allegamos la respuesta vía mail que dio el IDU al derecho de petición elevado por nosotros, cuyo objeto fue clarificar el alcance de las actividades del contrato, ya que para la fecha límite de presentación de observaciones, no se había recibido oficialmente la respuesta por parte de la entidad distrital.

Teniendo en cuenta que el pasado 16 de julio se recibió dicha respuesta, y que el contenido de la misma no es un hecho nuevo al ya manifestado dentro de este proceso, se hace procedente su remisión a esa entidad, toda vez que dará argumentos de fondo y contundentes, para tomar una decisión objetiva sobre validar la experiencia que pretende acreditar el manifestante observado. Adjunto a la presente, la comunicación IDU STEST-20133460929471, suscrita por ALVARO ERNESTO NARVAEZ FUENTES, Director Técnico de Construcciones del IDU, de fecha nueve (9) de julio del presente año, la cual da respuesta oficial al derecho de petición del que igualmente aportamos copia.

De la respuesta dada por el IDU, queremos resaltar los siguientes apartes, que consideramos deben ser objeto de un detallado análisis por parte de la ANI, ya que en ellos el IDU enmarca la realidad del alcance del contrato en cuestión:

*“De otro lado es pertinente aclarar que las labores relacionadas con la asistencia a los usuarios, tales como grúa, asistencia técnica mediante carro taller, así como atención en caso de eventuales accidentes de tránsito que afecten la integridad física de usuarios y que sea necesario el servicio de ambulancia, servicios médicos y primeros auxilios que se contemplan en los contratos de concesión administrados por la ANI, en la etapa operación y mantenimiento, tampoco formaron parte de las obligaciones para los troncales NOS y Avenida Suba.”*

*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, lo anterior de conformidad con lo establecido en el apéndice D del contrato de concesión 179 de 2003 “ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE MANTENIMIENTO”.*

*Así las cosas se hace necesario diferenciar entre las expresiones garantizar la operación del sistema Transmilenio y operar el sistema Transmilenio, que para el caso de los concesionarios de las Troncales Fase II, su obligatoriedad era garantizar la operación del sistema Transmilenio, manteniendo el estado de condición de toda la infraestructura construida con el contrato de concesión.*

*De otro lado en el evento en que el concesionario se viere en la necesidad de intervenir las calzadas exclusivas del sistema Transmilenio para efectuar el mantenimiento correctivo al pavimento, tendría que adelantar las gestiones conducentes a la aprobación por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad y de Transmilenio S.A. del plan de manejo de tráfico, señalización y desvíos el cual una vez aprobado generaba para el concesionario efectuar las actividades u operaciones que dieran como resultado la implantación de dicho plan de manejo de tráfico y así poder intervenir las calzadas exclusivas”. –Subrayo y negrilla fuera de texto -*

Los párrafos transcritos, y en particular los apartes resaltados, despejan las posibles incógnitas existentes sobre el alcance del contrato. Confirmando lo expuesto en nuestra comunicación radicada el pasado 10 de julio (radicado ANI 2013-409-026757-2), referente a que el Contrato IDU 179 de 2003, presentado por el Manifestante Mario Alberto Huertas – Constructora Meco S.A., no contempló la OPERACIÓN del proyecto como el manifestante pretende acreditar, y en tal sentido, no es una experiencia válida en inversión de acuerdo a lo establecido en los requerimientos del presente proceso.

En virtud de lo expuesto, la ANI deberá verificar la información aportada, y en ese sentido, reiteramos, no hay posibilidad alguna de validar la experiencia acreditada mediante el contrato IDU 179 de 2003, por el proponente Mario Alberto Huertas – Constructora Meco S.A., por lo cual la calificación de la revisión de EXPERIENCIA EN INVERSIÓN para dicha Manifestación de Interés deberá ser decretado como NO CUMPLE y en este sentido, dicho proponente, no puede ser un calificado HABIL para conformar la lista de precalificados.

Atentamente,

  
CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE  
INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA  
Apoderado Común

Anexo: Nuestra comunicación Radicado ANI 2013-409-026757-2. Julio 10 de 2013. (7 folios)  
Derecho de Petición dirigido al IDU. Julio 08 de 2013 (3 folios).  
Comunicación IDU STEST 20133460929471. Julio 09 de 2013. (2 folios).

Bogotá, Julio 10 de 2013

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Rad No 2013-409-026757-2  
Fecha 10/07/2013 16 08 50->703  
OEM INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA  
Anexo 5 FOLIOS



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-010-2013**

**Observaciones a la Manifestación de Interés 10 presentada por el manifestante MARIO ALBERTO HUERTAS COTES – CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA**

CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE, en mi calidad de Apoderado Común de la Estructura Plural denominada **Infraestructura Vial para Colombia** (Manifestación de Interés No 10), de la manera más respetuosa me permito hacer las siguientes observaciones al informe de evaluación preliminar, publicado por ustedes el pasado 3 de julio

**PROPONENTE 10 – MARIO ALBERTO HUERTAS – 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

Inicialmente es necesario partir de lo establecido en los pliegos de condiciones de la Invitación a Precalificar, para definir los requisitos que debían tener los proyectos 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 SETENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (\$274 935 000 000) (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 SESENTA Y SEIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012 (\$366 581 000 000), siempre que al menos una de las financiaciones acreditadas haya sido de al menos CIENTO OCHENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA MILLONES DE PESOS CONSTANTES DE DICIEMBRE DE 2012(\$183 290 000 000) (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 38 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 parámetros para que un proyecto cumpla los requisitos para hacer acreditable su experiencia, los cuales en resumen son los siguientes

- 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 10, 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 como parte de 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 del PMT y no de la operación del corredor, como lo quiso dar a entender este Manifestante en el proceso VJ-VE-IP-001-2013

Volviendo a la revisión del contrato 179 de 2003, en su cláusula 5 - **"Alcance y Desarrollo del Objeto"** se describió la forma en que se ejecutó el proyecto, para lo cual su ejecución se dividió 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 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 Transmilenio 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 "*

Y más adelante define

---

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

*"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 en el contrato para establecer que existe operación en el contrato de Concesión 179 de 2003 aportado por el Manifestante, 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 59, 60 y 61 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 relacionadas con las Labores Ambientales y de Gestión Social, Obras para Demoliciones y actividades propias de la operación como son 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 " **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 es 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, así como 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."*

Es importante hacer una precisión, no es lo mismo **suministrar** los equipos requeridos para la operación de la troncal (paraderos, redes, equipos de control, etc ), a **realizar la operación** de la misma, son dos actividades totalmente diferentes y está claro que este contrato, no contempló la operación del corredor, por lo cual no cumple los requisitos del presente proceso para ser considerado como válido para acreditación de la experiencia en inversión

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*

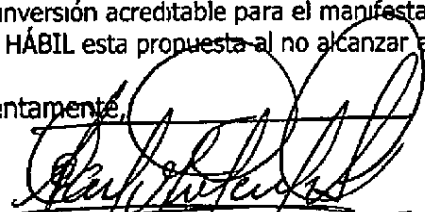
*Se aclara sí, que los concesionarios de la Fase II de Transmilenio durante la etapa de mantenimiento, estaban en la obligación de mantener en perfectas condiciones de operación la infraestructura de la vía incluidas las estaciones del sistema "*

Es posible que la frase subrayada en el último párrafo explique por qué erróneamente el IDU incluyó en la certificación otorgada 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 tenía 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 OPERACION DEL CORREDOR

Así las cosas solicitamos que no sea contabilizado el valor de los desembolsos realizados para el contrato 179 de 2013 (Orden 1 del formato No 5), se recalcule el valor acumulado de inversión acreditable para el manifestante No 10 y de acuerdo a esto, se decrete como NO HÁBIL esta propuesta al no alcanzar el umbral de inversión requiendo en este proceso

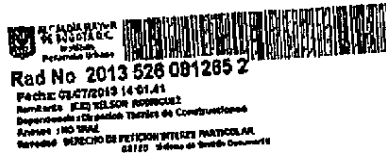
Atentamente,

  
CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE  
INFRAESTRUCTURA VIAL PARA COLOMBIA  
Apoderado Común  
C.C. No 5 199 222 de Pasto

Anexo Respuesta a derecho de petición IDU (5 folios)

Bogota D C, Julio 5 del 2013

Señores  
**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU**  
Direccion General  
Atn Dra Maria Fernanda Rojas  
Calle 22 # 6-27  
Ciudad



Ref **DERECHO DE PETICIÓN EN INTERES PARTICULAR.**

Respetada doctora,

En ejercicio del derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Nacional, reglamentado en los artículos 5, 6, 17 y 19 del Código Contencioso Administrativo, respetuosamente me dirijo a esa entidad con el fin de solicitar lo siguiente, no sin antes informar a Usted de estos,

#### I. ANTECEDENTES:

1 El contrato de Concesión número 179 de 2003, suscrito el 23 de septiembre del 2003, entre esa entidad y **CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I**, tuvo por objeto 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<sup>1</sup>”*

2 En la cláusula segunda del contrato en mención, se estableció como objeto del contrato, además del contenido del párrafo transcrito en el párrafo anterior, lo siguiente

*“La ejecución completa y en los plazos previstos de (i) las Obras de Construcción, cumpliendo plenamente con lo previsto en las Especificaciones Generales de Construcción, 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*

( )

*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*

<sup>1</sup> Contrato IDU 179 de 2003 Clausula 2 – OBJETO

*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.”*

3 Por otro lado, el mismo contrato<sup>2</sup> en la cláusula 5ª, estableció el “Alcance y Desarrollo del Objeto”, para lo cual fue dividido el proyecto en tres (3) etapas

- 1 Etapa de Preconstrucción
- 2 Etapa de Construcción
- 3 Etapa de Mantenimiento

4 Es claro entonces, que a la luz del objeto del contrato consignado en la cláusula 2ª, así como del Alcance del mismo incluido en la cláusula 5ª, se puede inferir que el contrato IDU 179 de 2003, NO tuvo, dentro de su desarrollo, una “ETAPA DE OPERACIÓN”, propiamente dicha

5 A la misma conclusión se llegó al realizar una revisión de la cláusula 14 del contrato “FORMA DE PAGO”, ya que el proyecto NO contempló remuneración alguna para una Etapa de Operación, la cual de existir, sería objeto de reconocimiento al concesionario

6 El pasado 24 de abril de 2013, la Dirección Técnica de Construcciones de la entidad, emitió una certificación al CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I, documento que pareciera indicar que existió OPERACIÓN del corredor como parte del contrato, pero al revisar las cláusulas existentes en el contrato, así como los apéndices técnicos a que hace referencia al mismo, NO se encuentra ninguna referencia sobre el particular, como se advierte en precedencia

En virtud de lo anterior, solicito de esa entidad, lo siguiente

## II. PETICIÓN.

Se responda concretamente si el contrato 179 de 2003, suscrito el 23 de septiembre del 2003, entre esa entidad y CONSORCIO TRONCAL NQS SUR TRAMO I, contempló una “ETAPA DE OPERACION”, propiamente dicha durante su ejecución


Si es afirmativa esta respuesta, determinar en el marco del contrato o sus apéndices, en que consistió esta etapa

<sup>2</sup> Contrato IDU 179 de 2003

**III. NOTIFICACIONES.**

Recibiremos contestacion en la Autopista Norte Km 21 Interior Olimpica o por correo electrónico al correo [nelrods@gmail.com](mailto:nelrods@gmail.com)

Cordialmente,



**NELSON RODRIGUEZ**  
C C 79 638 705 de Bogotá



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MAYORALDÍA  
PROCESO DE DESARROLLO URBANO



STEST

20133460929471

Al responder cite este número

Bogotá D.C., julio 09 de 2013

Señor:

**NELSON RODRIGUEZ**

**AUTOPISTA NORTE KILOMETRO 21 INTERIOR OLIMPICA**

Bogotá - D.C.

RECEBIDO  
Fecha: 16 Julio 2013  
Recibido: Germán C  
# 3210

**REF: DERECHO DE PETICION RADICADO IDU 20135260812652 CONTRATO DE CONCESIÓN 179 DE 2003 ADECUACIÓN TRONCAL NQS AL SISTEMA TRANSMILENIO EN EL SECTOR CALLE 10A ESCUELA GENERAL SANTANDER**

Respetado Señor:

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, incluidas las labores de mantenimiento para la conservación del estado de condición de la señalización y demarcación de calzadas.

En cuanto a la Etapa de Operación de las vías, en los términos en que se define por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura en el apéndice respectivo 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, fué y es realizada directamente por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio Transmilenio S.A. a través de sus operadores.

De otro lado es pertinente aclarar que las labores relacionadas con asistencia a los usuarios, tales como servicio grúa, asistencia técnica mediante carro taller, así como atención en caso de eventuales accidentes de tránsito que afecten la

Calle 22 No. 6 - 27  
Tel: 338 6660  
www.idu.gov.co  
Línea: 195

**BOGOTÁ**  
**HUMANA**



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
MOVILIDAD  
Instituto de Desarrollo Urbano



STEST

20133460929471

Al responder cite este número

integridad física de usuarios y que sea necesario el servicio de ambulancia, servicios médicos y primeros auxilios que se contemplan en los contratos de concesión administrados por la ANI, en la etapa operación y mantenimiento, tampoco formaron parte de las obligaciones de los concesionarios de los contratos de concesión para las troncales NQS y Avenida Suba.

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, lo anterior de conformidad con lo establecido en el Apéndice D del contrato de concesión 179 de 2003 **"ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE MANTENIMIENTO"**

Así las cosas se hace necesario diferenciar entre las expresiones garantizar la operación del sistema Transmilenio y operar el sistema Transmilenio, que para el caso de los concesionarios de las Troncales de la Fase II, su obligatoriedad era garantizar la operación del sistema Transmilenio, manteniendo el estado de condición de toda la infraestructura construida con el contrato de concesión.

De otro lado en el evento en que el concesionario se viere en la necesidad de intervenir las calzadas exclusivas del sistema Transmilenio para efectuar el mantenimiento correctivo al pavimento, tendría que adelantar las gestiones conducentes a la aprobación por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad y de Transmilenio S.A. del plan de manejo de tráfico, señalización y desvíos el cual una vez aprobado generaba para el concesionario efectuar las actividades u operaciones que dieran como resultado la implantación de dicho plan de manejo de tráfico y así poder intervenir las calzadas exclusivas.

Cordialmente

  
**ALVARO ERNESTO NARVAEZ FUENTES**  
Director Técnico de Construcciones

Revisó: Jairo Yesid Pinzón Franco S/T de Ejecución Subsistema Transporte  
Elaboró: German Eduardo Soler Tovar Coordinador Contratos de Concesión Fase II

Calle 22 No. 6 - 27  
Tel: 338 6660  
www.idu.gov.co  
Línea: 195

<sup>2</sup>  
**BOGOTÁ**  
**HUMANA**